CENA 15 GROSZY

Opłata pocztowa uiszcz. ryczałtem.

Nr. 237

Rok IX— P OZ

...zęstochowa, Kalisz, Piotrków Trybunalski, Włocławek, wtorek 28 sierpnia 1934 r.

CENA 15 GROSZY

ABC

PISMO CODZIENNE

INFORMUJE WSZYSTKICH O WSZYSTKIEM

NASZE ABC

Dziś czy za rok?

Na jesieni roku 1934 czy w r. 1935? Oto jedyne pytanie do rozstrzygnięcia.

Jest już dziś dla wszystkich rzeczą zupełnie jasną, że zatarg sowiecko - japoński nie może być rozstrzygnięty inaczej, jak w drodze wojny. Armje obu państw stoją z bronią u nogi i czekają rozkazu. Ton wymienianych not dyplomatycznych jest coraz ostrzejszy. Ostatnia nota rosyjska brzmi tak, jakby jej autorzy zdawali sobie sprawę z tego, że dalszym objawem zaostrzenia stosunków mogą być tylko strzały armatnie. Japonja jest spokojniejsza w słowach z tego prostego powodu, że w obecnej sytuacji może bez wojny utrzymać swe zdobycze w Mandżurji, a nawet rozszerzać je nadal. Rosja zdaje sobie sprawę z tego, że w drodze pokojowej nie powstrzyma ekspansji japońskiej na kontynencie azjatyckim.

Poddanie się z jej strony byłoby objawem rezygnacji z postępów na wschodzie, a nie jest dla nikogo tajemnicą, że od lat kilkunastu tam właśnie widzą kierownicy polityki zagranicznej Rosji największe perspektywy przyszłego rozwoju.

Szereg okoliczności przemawia jednak za tem. że do konfliktu zbrojnego dojdzie dopiero w r. 1935. Japonja nie potrzebuje zdobywać na drodze orężnej, a Rosja liczy, że w roku 1935 sytuacja będzie dla niej korzystniejsza.

Rosja Sowiecka przeprowadza na całem swojem terytorjum gorączkowe dopełnianie planu rozbudowy przemysłu wojennego oraz przygotowania państwa do ewentualnej wojny. Siły ludzkie, materjał zdolny do mobilizacji przedstawia się w Rosji w ilości około 20 miljonów bagnetów, licząc w to mobilizację rezerw. Jak twierdzi jen. Sikorski, sowiecki budżet blisko 50 procent wydatków na wojsko przeznacza na techniczne uzbrojenie armji.

Do Sowietów zbliża się najdogodniejszy moment do przeprowadzenia kampanji wojennej. Dobiega końca druga piatiletka, która gospodarczo wzmacnia bardzo znacznie Rosję sowiecką, i choć daleka od przewidzianego planu, to jednak, jeżeli chodzi o przygotowanie wojenne, wykonana niemal w całej rozciągłości.

Rosja sowiecka stara się w chwili obecnej przystąpić do Ligi Narodów. Ma to wzmocnić jej pozycję polityczną i stanowisko międzynarodowe, ma wreszcie zapewnić poparcie państw Europy lub ewentualną ich neutralność w wypadku, gdyby doszło do zbrojnego załatwienia konfliktu na Dalekim Wschodzie.

Rok 1935 jest rokiem, w którym Japonja prawdopodobnie opuści definitywnie Ligę Narodów, zrywając tem samem wiele węzłów, łączących ją z państwami europejskiemi. Z dwu konfliktów które istnieją obecnie na Dalekim Wschodzie, jeden między Rosją a Japonją, drugi między Japonją i Stanami Zjednoczonemi (groźniejszy, ale i dalszy), Rosja będzie starała się wyzyskać groźbę starcia japońsko - amerykańskiego, licząc się z tem, że Japonja nie będzie mogła angażować wszystkich swoich sił w rozprawie z Rosją. Ale Stany Zjednoczone w chwili obecnej nie ukończyły jeszcze swych przygotowań wojennych.

Również Japonja, licząc na nieukończone przygotowania Stanów Zjednoczonych będzie wolała, aby konflikt zbrojny rozgrał się na płaszczyźnie walki z jednym, a nie z dwoma przeciwnikami odrazu. W razie zwycięskiego zakończenia kampanji przeciw Sowietom, pozycja Japonji w stosunku do St. Zjednoczonych poważnieby się zmieniła.

Narazie trwa „wymiana not". Świat przeżywa dramatyczną chwilę, oczekując, kiedy zamilkną dyplomaci, a przemówią armaty.

Wypadek inż. Grzeszczyka

Challenge'owa PZL—26 uszkodzona

Dziś o godz. 10 rano na lotnisku Okęcie, w czasie próby krótkiego lądowania inż. Grzeszczyk pilotujący samolot PZL-26 uszkodził poważnie swą maszynę, na której ma stanąć jutro do zawodów.

Inż. Grzeszczyk spikował tak ostro zgóry, że maszyna zaryła się w ziemię. Pilot wyszedł z wypadku bez szwanku, natomiast samolot ma uszkodzone śmigło i owiewki motoru. Jest nadzieja, że do jutra, do godz. 12 uda się doprowadzić maszynę do porządku i że inż. Grzeszczyk będzie mógł startować razem z pozostałymi zawodnikami. Bowiem opóźnienie pociąga za sobą poważną karę pieniężną.

Doświadczenia wyciągnięte z ostatnich wyników prób, uczy nas, że próby najkrótszego startu i lądowania będą chyba najryryzykowniejsze i najniebezpieczniejsze; kto wie, czy twórcy regulaminu nie pożałują, iż nie ograniczyli minimum lądowania i startu. Brak ograniczeń skłania pilotów do ryzykownych prób pobicia rekordów i jak widzimy jednego dnia zdarzyły się 2 wypadki rozbicia maszyn, z których jedna „Aero 200" pilota czeskiego, p. Pochopa została wycofana z Challenge'u, a druga PZL-26 inż. Grzeszczyka wymaga solidnej reparacji. To dopiero próby, a co będzie na zawodach?

Przylot ekip zagranicznych

Dziś do Warszawy przylecą włoscy i niemieccy lotnicy. Bawi w Warszawie już p. Del Duca, włoski komisarz challenge'owy. Przybył on wcześniej, by zbadać przygotowania na lotnisku, poczynione w celu przyjęcia włoskiej eskadry. Na liczne zapytania w sprawie maszyn włoskich delegat nic nie odpowiedział. Charakterystyka włoskich samolotów będzie więc znana dopiero jutro. To samo zresztą będzie i z samolotami niemieckiemi.

R. 13 w drodze do Afryki

W związku z turniejem lotniczym wyruszają w środę o godz. 7.30 rano z lotniska na Okęciu dwa samoloty polskie R-13 na raid do Afryki. Jeden z nich pilotuje słynny akrobata por. Józef Orłowski, głośny ze swoich lotów na plecach, lecący z mechanikiem st. sierżantem Karczmarczykiem, drugi — por. Latwis, lecący również z mechanikiem.

Trasa lotu jest następująca: Berlin — Bruksela — Paryż — Biarritz — Madryt — Sevilla — Casablanca. Tu zatrzyma się por. Orłowski, por. Latwis uda się do Algeru. Obaj oficerowie mają za zadanie zorganizowanie pomocy w razie wypadku któregoś z zawodników w czasie lotu okrężnego oraz zaopiekowania się zawodnikami polskimi. Powrót obu oficerów z Afryki nastąpi drogą, którą przelecą samoloty turniejowe, a mianowicie przez Marokko, Tunis, Alger, Rzym, Zagrzeb, Wiedeń, Pragę i Brno.

W takim samym charakterze komisarza Aeroklubu Polski odlatuje do Paryża kpt. Kosiński.

DZISIEJSZY NUMER

ABC

ZAWIERA SPECJALNY DODATEK p. t.

CHALLENGE 1934

Porachunki z Legjonem Młodych

Porządek przywrócono

Półurzędowa ajencja „Iskra" rozesłała taki komunikat o zmianach w „Legjonie Młodych":

„Wczoraj w Komendzie Głównej Legjonu Młodych odbyło się zebranie Rady Głównej, zwołanej w celu wybrania nowego komendanta głównego Legjonu Młodych w miejsce p. Bielińskiego, który ustąpił z zajmowanego stanowiska. Udział wzięli komendanci i inspektorzy okręgów L. Mł. oraz naczelne władze organizacji.

Po całodziennych obradach, którym przewodniczył komendant okręgu poznańskiego, Bociański, wybór komendanta głównego L. Mł. padł na p. inż. Witolda Bielskiego.

Wybór ten oznacza skierowanie działalności Legjonu Młodych na tory ideowo-wychowawcze, a nie, jak niektórzy działacze tej organizacji pragnęli, na tory działalności polityczno-partyjnej. Kryzys, który panował w Legjonie Młodych od dłuższego czasu, został tem samem ostatecznie zlikwidowany".

Austrja otrzymała 300 miljonów szylingów pożyczki?

Paryski dziennik „Quotidien" zamieszcza artykuł, w którym twierdzi, że kanclerz austrjacki Schuschnigg przyjechał do Francji, ażeby zdobyć sobie pewność co do dwu kwestyj:

Pierwsza — to finansowa i gospodarcza pomoc dla Austrji, druga — to przywrócenie Habsburgów. Wpierw pojechał do Włoch dla otrzymania pewnych dyrektyw, a następnie przyjechał do Francji.

Opierając się na artykule „Wiener Ztg.", dziennik francuski twierdzi dalej, że Dollfuss otrzymał w Genewie pożyczkę w wysokości 300 miljonów szylingów. Dotychczas pożyczka opiera się tylko na przyrzeczeniu Francji i udzielona została pod warunkiem nienaruszenia konstytucji. Gabinet Dollfussa zręcznie lawirował między tem przyrzeczeniem a polityką dyktowaną z Rzymu.

Ciągłe nowe Organizacje ochrony

WIEDEŃ, 27.8 (PAT). B. wiedeński obywatelski korpus strzelecki ma być znów powołany do życia jako Gwardja Obywatelska. Oddziały tej milicji obywatelskiej w Wiedniu i okolicach mają współdziałać z władzami bezpieczeństwa w utrzymaniu spokoju i porządku. Niezbędnym warunkiem przyjęcia do tego korpusu jest przynależność do „Frontu Patrjotycznego".

Kto wyciągał korzyści z machinacyj Knopfa

Mjr. Znamirowski, przewodniczący Wojskowego Sądu Okręgowego, prowadzi rozprawę w myśl starej rzymskiej dewizy: „Is fecit cui prodest", t. zn. „Ten jest sprawcą, kto odniósł korzyść". Dziś, w szóstym dniu rozprawy, ogromna ilość pytań skierowanych do zeznającego por. Heinricha zmierzała do ustalenia, kto wyciągnął korzyść w wypadku z Knopfem.

Oskarżony Heinrich wyjaśnia, jak to było z Knopfem. że ten zainkasowawszy przeszło 8.000 zł. mógł uciec do Argentyny nie dostarczywszy odpowiedniej ilości mięsa. Oskarżony Heinrich urzędował od stycznia do sierpnia 1930 r. Z por. Trybułowskim rozmawiał o sprawie Knopfa, o defraudacji, jaką nieuczciwy dostawca popełnił, przyczem por. Trybułowski powiedział wtedy, iż orjentuje się w tej całej sprawie.

Prokurator: — Dlaczego pan nie zameldował władzom zwierzchnim o niedoborach, jakie powstały skutkiem ucieczki Knopfa?

Osk.: — Uważałem, że winę tutaj ponosi Knopf.

Prok.: — Czy wolno było wypłacać dostawcom zaliczkowo?

Osk.: — Nie wolno było, ja nie wypłacałem ani na grosz.

W dalszym ciągu oskarżony wyjaśnia, porządek prowadzenia ksiąg. Skoro Knopf nie dostarczył odpowiedniej ilości mięsa, trzeba było czekać.

Prok.: — Dlaczego z por. Molinem rozmawiał pan o niedoborach dopiero po ucieczce Knopfa?

Osk.: — Por. Molin poradził mi, że z „oszczędności" zakupi się brakującą ilość mięsa, a wtedy fikcyjne rachunki zniszczy się.

Prok.: — A coby było, gdyby w tym właśnie czasie zarządzono kontrolę?

Osk.: — Z tem się nie liczyłem.

Jak się okazuje z zeznań por. Heinricha, Knopf zarwał nietylko kasę pułkową. Miał bowiem u niego pieniądze por. Trybułowski. Składali mu również podoficerowie na procent. Wszystkie te pieniądze Knopf uciekając zabrał. Pogłosek o tem, ile kto miał pieniędzy u Knopfa oskarżony Heinrich nie sprawdzał.

Prok.: — A czy dziś ma pan jakieś podejrzenia w tym względzie?

Osk.: — Odmawiam odpowiedzi.

O aferze Fingerharda por. Heinrich wiedział, ale nie interesował się temi sprawami.

Prok.: — A czy wiedział pan, jak się postępuje z nadwyżkami w dostawach? Lub z nadwyżkami w magazynie? Jak brzmią przepisy?

Osk.: — Wiedziałem. Nadwyżki należy zapisywać na przychód.

Prok.: — A co się, według pana robi, jeśli są braki? Czy pan znał odnośne przepisy, w czasie swego urzędowania?

Osk.: — Nie pamiętam dokładnie.

Sędzia Znamirowski: — Knopf bez otrzymywania gotówki winien dostawić pewną ilość mięsa. Czem więc wytłumaczy pan, że na pewien czas przed swą ucieczką, bo 3 marca i 9 marca otrzymał raz 2860 zł., drugi raz 2623 zł.

Osk.: — Ja wtedy jeszcze nie wiedziałem o nadużyciu.

Na żądanie przewodniczącego biegli sprawdzają odpowiednie pozycje ksiąg, z których wynika, że Knopf więcej dostarczył mięsa, niż otrzymał pieniędzy, pozatem wypłacone Knopfowi pieniądze były wpisywane wstecz. Pytania rzeczoznawców ustalają, że oskarżony Heinrich oprócz ksiąg prowadził osobne notatki: przychodu i rozchodu w magazynie. O tem, że Szmul Knopf uciekł do Argentyny, oskarżeni wiedzieli przed wiadomościami oficjalnemi.

Biegły: — Czy w czasie pańskiego urzędowania znał pan sposób badania fachowego ksiąg rachunkowych?

Osk.: — Nie.

Biegły: — A dziś?

Osk.: — Wiem.

Obrońca: — Jakie pańskiem zdaniem są skutki pańskiego postępowania tego, jakie panu zarzuca akt oskarżenia.

Osk.: — Skarb państwa poniósł stratę około 10.000 zł.

Rozprawa trwa.

10.300.000 bezrobotnych

W Stanach Zjednoczonych liczba bezrobotnych niesłychanie wzrosła w ciągu ostatnich miesięcy, dochodząc obecnie, jak oblicza Amerykańska Federacja Pracy, do 1.300.0000 bezrobotnych.

Powódź

Indje pod wodą

LONDYN, 27 .8. — Donoszą z Kalkuty, że wczoraj nastąpił niebywały wylew Gangesu — świętej rzeki i jej dopływów. Wiele wsi i miast woda zalała, niektóre z nich znosząc zupełnie. Linje kolejowe w kilkunastu punktach zostały przerwane. Przerażeni mieszkańcy uchodzą z dobytkiem i bydłem. Fale rzeki ciągle się podnoszą.

Habsburgowie radzą...

PARYŻ, 27. 8. — W Mariarell miała się odbyć konferencja Habsburgów. Tematem obrad były możliwości zdobycia tronu dla Ottona. Co do tej ostatniej sprawy, to raczej brano pod uwagę możliwości austrjackie, niż węgierskie. Temu rozwiązaniu ma szczególnie sprzyjać obecna sytuacja międzynarodowa.

Skazanie sprawców kradzieży w Muzeum Krasińskich

Sąd Okręgowy wydał dziś wyrok na sprawców i wspólników kradzieży, dokonanej w Muzeum Ordynacji Krasińskich. Na mocy tego wyroku skazani zostali Bernard Trzaska, główny oskarżony i Szym. Feldsztein jego wspólnik — paser, na 3 lata więzienia każdy. Hersz Kalensztein na 2 lata, oraz szoferzy Hersz Tulski i Sender Szlamowicz po 1 roku więzienia.

Spółka do wyłudzania pieniędzy od osób wysoko postawionych

Spółka od wyłudzania pieniędzy zasiadła dziś na ławie oskarżonych w Sądzie Okręgowym. Emerytowany podpułkownik Edmund Lubański, kpt. rezerwy Mikołaj Sobolewski i por. rezerwy Tadeusz Kozłowski oskarżeni są o to, że wyłudzali bardzo poważne kwoty od wysoko postawionych osobistości, jak np. b. premjera Janusza Jędrzejewicza, b. ministra spraw zakranicznych Augusta Zaleskiego, b. min. Ignacego Matuszewskiego, b. wiceministra Gustawa Simona, wicemin. Drzewieckiego, dyr. Powsz. Banku Związkowego, Fajansa, Władysława Mieczkowskiego, prezesa Sądu Najwyższego, Leona Supińskiego i t. p. Prócz tego łupem spryciarzy padły takie instytucje, jak poselstwo jugosłowiańskie, poselstwo czechosłowackie, Kasa chorych, Towarzystwo Kredytowe Ziemskie i t. p.

Na ślad działalności „spółki" wpadł dyrektor departamentu karnego Min. Sprawiedliwości ś. p. Lorentowicz, którego uwagę zwrócił tytuł: „Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością". Ś. p. Lorentowicz wpłacił 75 zł., za co udziałowcy wręczyli mu tkane na jedwabiu portrety Prezydenta R. P., oraz marszałka Piłsudskiego, ale wszczął odrazu dochodzenie, aby sprawdzić, jak pieniądze jego zużytkowano.

Już po pierwszych informacjach, jakie zdobył ś. p. Lorentowicz, sprawą „spółki" zajął się Urząd Śledczy.

Wszyscy trzej członkowie zarządu zrzeszenia byli już karani. Tadeusz Kozłowski w Sądzie Okręgowym dostał 5 miesięcy za przywłaszczenie, Władysław Różycki 2 lata za oszustwo, a 1 rok i 3 mies. za szantaż, a Edmund Lubański wyrokiem Wojsk. Sądu Okręgowego skazany był na 7 miesięcy więzienia za samowolę i nadużycie władzy.

W śledztwie oskarżeni nie przyznali się do winy, wyjaśniając, że spółkę założyli jako placówkę pracy dla inwalidów wojennych, nikogo w błąd nie wprowadzali co do charakteru zrzeszenia, akwizytorom zaś mówili, że jest to spółka handlowa.

Dziś na rozprawę powołano szereg świadków, przedewszystkiem spośród osób, od których wyłudzono datki. Wobec jednak niestawiennictwa najważniejszych świadków oskarżenia, — sąd sprawę bezterminowo odroczył.

Czy nowa bomba?

Warunki Polski przystąpienia do paktu wschodniego

Nic o nas — bez nas

PARYŻ, 27.8. Korespondent moskiewski „Temps" nadesłał swemu dziennikowi wiadomości, dotyczące warunków polskich w sprawie paktu wschodniego. Warunki te w chwili obecnej mają być już zupełnie sprecyzowane.

1) Tak zwana klauzula rosyjska przewiduje, że w wypadku, gdyby Rosja miała okazać Polsce pomoc wojskową, pomoc ta będzie się ograniczała do kooperacji sowieckich i polskich sił lotniczych i morskich, ale tylko w wypadku, gdy Polska sama pomocy zażąda. Pomoc ta nie będzie obejmowała natomiast wkroczenia wojsk rosyjskich na terytorjum Polski nawet w celach przemarszu.

2) Zostanie zlikwidowany zatarg polsko-litewski uprzednio, przed zawarciem paktu wschodniego. Państwa, które nalegają na Polskę, chcąc uzyskać przystąpienie jej do paktu, podejmą się doprowadzenia do ugody między stroną polską a litewską w myśl życzeń Polski.

3) Rząd polski życzy sobie, aby w dyskusji nad wszystkiemi zagadnieniami, Polskę obchodzącemi, uczestniczył on w dyskusji i brał w niej udział na prawach równych ze wszystkimi innymi od początku rozpoczęcia jakichkolwiek rozmów lub podjęcia inicjatywy.

Jak podaje „Temps", te warunki polskie budzą duże niezadowolenie w Berlinie, gdzie usiłowano wywrzeć presję na Polskę, wskazując niedogodność paktu w dzisiejszej jego formie i podsuwając coraz to nowe zastrzeżenia, które przez stronę polską mogłyby być następnie wysunięte. Taktyka niemiecka zmierza wyraźnie ku temu, aby Polska odrzuciła pakt. Rozmowy polsko-niemieckie tyczyły się sprawy paktu i one to zapewne dały asumpt prasie francuskiej do wyciągania fałszywych wniosków z rozmów, które jej znane nie były.

Robotnicy polscy wracają...

Przybyło już 1.000 osób — ma przybyć jeszcze 2.000

KATOWICE, 27.8. W ub. niedzielę w godzinach południowych, na dworzec katowicki przybyło specjalnym pociągiem 1000 reemigrantów z Francji. Wszyscy oni są obywatelami polskimi i zostali zwolnieni z dwóch kopalń w okręgu Pas de Calais. Zwolnionym robotnikom dano jedynie dzień czasu do zlikwidowania swych interesów na terenie Francji, poczem przymusowo wysiedlono ich z granic państwa.

Przeważna część reemigrantów pochodzi z Małopolski oraz woj. poznańskiego. W rozmowie z naszym sprawozdawcą oświadczyli oni, że zamierzają obecnie powrócić do stron ojczystych, nie wiedzą jednak, czy znajdą tam jeszcze krewnych, którzy będą mogli zaopiekować się ich rodzinami na pewien czas. Przeważna ich część przebywała na terenie Francji od 10-ciu lat, gdzie założyli sobie ogniska domowe.

Obecnie, wskutek nagłego zarządzenia ze strony pracodawców francuskich, musieli sprzedać za bezcen swój ciężko zdobyty dobytek. Niektórzy pozostawili nawet całe urządzenia mieszkaniowe na miejscu, albowiem nie mogli zabrać ich z sobą. Jak nas informują, w najbliższych dniach wysiedlonych ma być z Francji jeszcze około 2.000 rodzin.

Jaką odegrał rolę w zbrodni

syn Langego

POZNAŃ, 27. 8. (tel. wł.). — Śledztwo w sprawie żonobójcy Langego usiłuje ustalić jaką rolę w zbrodni ojca odegrał jego syn, Franciszek. Śledztwo ustaliło, że syn Langego wiedział dokonale i był wtajemniczony w zbrodnię. Okazało się, że w przeddzień morderstwa spotkali się obaj na Starym Rynku, gdzie zakupili w jednym ze składów aptecznych każdy z osobna po pół litra benzyny. Następnie udali się na ul. św. Marcina, gdzie w składzie żelaza nabyli piłę rzeźnicką, używaną do przepiłowywania kości zwierzęcych. W nocy Lange według wszelkiego prawdopodobieństwa zadusił swą żonę podczas snu.

Następnego dnia, kiedy gospodyni i sublokator opuścili mieszkanie, syn przybył do ojca i po paru godzinach wyszedł, niosąc pod pachą skórzaną tekę. Następnie okazało się, że Franciszek Lange zakupił w pobliskim kjosku kilka gazet, a w jednym ze sklepów drzewo. Po powrocie na miejsce zbrodni, zbrodniarze przystąpili do ćwiartowania zwłok.

Po spaleniu głowy resztę ciała zapakowali do walizy i wywieźli do Frotkowa, gdzie usiłowali zwłoki spalić.

Skasowanie wyroku

Na 110.00 zł. grzywny

Sąd Najwyższy rozważał sprawę karno-skarbową z oskarżenia kupców łódzkich, Majera i Zelmana Rozenblumów. Sprawę wszczęto, jak większość spraw karno-skarbowych, wskutek poufnych doniesień, że Rozenblumowie trudnią się przemytem.

Komisarz Straży Granicznej w Łodzi, Kucharzewicz, zarządził obserwację nad Rozenblumami. O godzinie 10 w. Rozenblumowie wyszli ze swego mieszkania przy ul. Żeromskiego i udali się do lokalu na Zielonym Rynku. Konfident widział, że Rozenblumowie wynajęli 2 tragarzy, którym dali walizki do niesienia, sami szli w dość znacznej odległości za nimi. Tragarze dostarczyli tejże nocy towar odbiorcom.

Domy, do których tragarze wchodzili, otoczyli funkcjonarjusze skarbowi. Gdy Majer Rozenblum około północy wracał do swego mieszkania, żona jego, stojąc na balkonie, zauważyła, że za jej mężem, zdążającym do domu, idą dwaj ludzie. Zorjentowała się, że to są detektywi i dała mężowi znak ręką, aby uciekał. Istotnie, Rozenblum począł uciekać, lecz został schwytany. Tejże nocy dokonano rewizji u Rozenblumów i w lokalach, dokąd przychodzili tragarze z ich polecenia, gdzie ujawniono łącznie 160 kg. przędzy sztucznego jedwabiu. Ani Rozenblumowie, ani ich odbiorcy nie posiadali kwitów celnych.

Na tej podstawie Sąd Okręgowy w Łodzi skazał Rozenblumów na grzywnę po 110.000 zł. każdego. Sąd zastosował najwyższą stawkę i t. zw. cła maksymalne. Odbiorców towarów sąd uniewinnił.

Od tego wyroku Rozenblumowie wnieśli do Sądu Najwyższego kasację, którą popierali adwokaci Lemkin i Erlich. Obrońcy twierdzili, że samo posiadanie i przenoszenie towaru, pozbawionego pokrycia celnego, nie stanowi przemytu i, rzecz najważniejsza, sąd nie miał prawa zastosować tutaj maksymalnego cła, gdyż cło maksymalne stosować można tylko w tym wypadku, jeżeli towar pochodzi z kraju, znajdującego się w stanie wojny celnej, jak np. z Niemiec. Skoro sąd w wyroku nie ustalił, że towar pochodził z Niemiec, należało zastosować cło normalne i wyznaczyć grzywnę znacznie niższą.

Sąd zgodził się z temi wywodami, zaskarżony wyrok uchylił i sprawę przekazał do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w Łodzi.

Wypadki i kradzieże

TRUP NA SCHODACH

Przy ul. Nowy Świat 23/25, w gmachu pasaż „Italia", nocy ub. około godz. 1-ej, jeden z lokatorów, natknął się na III piętrze, na leżące zwłoki kobiety, jak się okazało 28-letniej Bronisławy Ireny Heleny Racięckiej, na utrzymaniu rodziny, lokatorki tegoż domu. Lekarz Pogotowia stwierdził śmierć, prawdopodobnie wskutek ataku sercowego. Racięcka przed tygodniem wyprowadziła się z ul. Nowy Świat 16 — do wspomnianego domu.

WYPADKI TRAMWAJOWE

Na pl. Unji Lubelskiej, wyskoczył z tramwaju 25-letni Icek Rozenberg, talmudysta (Gęsia 45). Doznał on potłuczenia lewego stawu biodrowego. — Na rogu ul. Miodowej i Senatorskiej, wypadł z tramwaju 33-letni Wiktor Nurkiewicz, oficjalista (Kolejowa 57). Doznał on złamania lewego obojczyka. — Poszwankowanych opatrzono w ambulatorjum Pogotowia.

NIEOSTROŻNOŚĆ Z BRONIĄ

Przy ul. Dworskiej 52, wskutek nieostrożnego obchodzenia się z bronią przez domowników, została postrzelona w lewą goleń 40-letnia Apolonja Pietrzakowa, bez zajęcia. — Pogotowie przewiozło ranną do szpitala na Czystem.

POŻAR

Przy ul. Nowy Świat 6, na poddaszu domu, należącego do braci Grochowskich, wskutek szczelin w przewodzie dymowym, zapaliła się belka. Pogotowie III oddziału straży, po półtoragodzinnej akcji, pożar ugasiło, wyrąbując część belki.

UPADEK Z WOZU

13-letni Aron Butter, uczeń (Grójec), spadł z wozu na ul. Niskiej, doznając potłuczenia prawego biodra. Chłopcu pomocy udzielił na miejscu lekarz Pogotowia.

ZAMACH SAMOBÓJCZY

Przy ul. Leszno 7, w mieszkaniu właściciela domu, Borucha Szapiro, targnął się na życie, przez zatrucie się gazem świetlnym, brat żony Szapiro, 54-letni Alter Kołodner, bez zajęcia (Zamenhofa 2). Na krzyk służącej wpadł do mieszkania dozorca domu, Antoni Suszko, który przeciągnął nieprzytomnego desperata z kuchni do pokoju stołowego. Po udzieleniu pomocy przez Pogotowie, Kłodnera przewieziono do szpitala na Czystem.

Przeobrażenie struktury gospodarczej Niemiec

Rok 1882: 8 robotników na 1 urzędnika
Rok 1933: 3 robotników na 1 urzędnika

W 1933 r. przeprowadzono w Niemczech spis ludności, uwzględniając szczególnie potrzeby statystyki zawodowej. Spis ten dał niezwykle interesujące rezultaty. Przedewszystkiem okazało się, że po raz pierwszy od lat 50 udział osób zawodowo czynnych w ogólnej liczbie ludności uległ zmniejszeniu z 51,3 procent (w r. 1925) do 49,5 procent.

Zaznaczyć należy, że w statystyce jako zawodowo czynni figurują także bezrobotni, gdyż zasadniczo należą oni do warstwy pracującej.

Wzrosła natomiast ilość niepracujących zawodowo: kobiet, emerytów i rentjerów. Są to niewątpliwie następstwa przesilenia.

Kobiety, które utraciły pracę, poświęciły się gospodarstwu domowemu i wychowaniu dzieci. W ten sposób kryzys gospodarczy dopomógł polityce kierowania kobiet od pracy zawodowej do ogniska domowego.

Pozatem wielu starszych pracowników zostało spensjonowanych. Zauważyć należy, że wogóle naród niemiecki „starzeje się". Obecnie stosunkowo większy udział w ogólnej liczbie ludności przypada na ludzi starszych.

Również zahamowany został trwający od dziesiątek lat wzrost liczby robotników, natomiast urzędników w porównaniu do roku 1925 przybyło. W obrębie klasy robotniczej zwiększa się ilość robotników wykwalifikowanych.

Ciekawe jest porównanie r. 1933 z r. 1882, pod względem stosunku pracowników umysłowych do fizycznych. W r. 1882 jeden pracownik umysłowy wypadał na ośmiu robotników, w roku 1933 zaś na 30 robotników wypadało 11 pracowników umysłowych. Takie postępy zrobiła biurokratyzacja życia!

Nabożeństwo żałobne

za duszę ś.p. Żwirki i Wigury

Dziś o godz. 10 rano w kościele garnizonowym przy ul. Długiej ks. biskup polowy W. P. Gawlina odprawił nabożeństwo żałobne za dusze ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury.

Na nabożeństwie obecni byli prócz rodzin ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury attaché wojskowy Niemiec, gen. Schindler, z adjutantem, przedstawiciele władz wojskowych z szefem Departamentu Aeronautyki gen. Rayskim, szef Gabinetu Wojskowego p. Prezydenta R. P. płk. Głogowski, komendant garnizonu m. st. Warszawy ppłk. Pereswiet-Sołtan, oficerowie wojsk lotniczych, przedstawiciele Aeroklubu R. P. i Aeroklubu Warszawskiego z ppłk. Kwiecińskim, przyjaciele i koledzy poległych lotników.

Obecni na nabożeństwie udali się następnie na Powązki, gdzie złożyli wieniec na grobie ś. p. por Żwirki i inż. Wigury.

Czesi i Polska

Ks. Hlinka przeciw polityce Pragi

BRATISŁAWA,, 27. 8. — Ks. Andrzej Hlinka wypowiada na łamach dzisiejszego „Slovaka" swoje zdanie o stosunkach polsko - słowackich i o polonofilskiej polityce niektórych działaczy słowackich, w szczególności redaktora naczelnego „Slovaka" Karola Sidora.

Ks. Hlinka stwierdza, że oś polityki europejskiej zaczyna się obecnie obracać koło Warszawy i paktu wschodniego. Polska nie chce być czyimś wasalem i szuka własnych dróg dla zabezpieczenia swoich interesów. Polacy sami najlepiej wiedzą, jakiemi środkami i w jaki sposób zagwarantować niepodległość i całość granic swego państwa. Dlatego też ataki czeskie na Polskę w związku z jej stanowiskiem w niektórych kwestjach polityki zagranicznej są zupełnie nie uzasadnione, tak samo zresztą jak i obawy Czechów, że poza poprawnemi stosunkami polsko - słowackiemi kryje się akcja antypaństwowa. Twierdzenia tego rodzaju stale się powtarzają w prasie czeskiej, która zarzuca red. Sidorowi zdradę i działalność na szkodę Czechów i Republiki Czechosłowackiej. Czesi zapominają, że Sidor, jako szczery patrjota, dąży do utrzymania dobrych stosunków z Polską w interesie swego narodu i państwa czechosłowackiego, a nie ma na celu osobistych interesów.

Ks. Hlinka oświadcza, że poglądy red. Sidora podziela w zupełności taksamo, jak i wszyscy autonomiści słowaccy. Ks. Hlinka zastrzega się przeciw temu, by uważano go za wroga Polaków. Słowacy nie mają powodu być germanfilami i polonofobami. Czesi dopuścili się zasadniczego błędu, odrzucając zawarcie zaproponowanej im przez Polskę umowy wojskowej, jak zresztą mylną jest cała ich polityka, opierająca się na współpracy z Niemcami w polityce wewnętrznej. Wywołując zatargi z Polską spowodu niesprawiedliwego traktowania Polaków na Śląsku, szkodzą sami sobie, zapominając, że porozumienie z Polską leży w ich własnym interesie.

Wkońcu ks. Hlinka wzywa Czechów, by spełnili sprawiedliwie postulaty Słowaków, a nie będą mieli powodu obawiać się sympatyj słowackich do Polski.

Krzyż w Nipponie

kraju „kwitnącej wiśni" i „wschodzącego słońca„

Chcąc zrozumieć obecnie położenie Kościoła katolickiego w Japonji, musimy się cofnąć myślą do początków pracy misyjnej w tym kraju.

Pierwszym misjonarzem w Nipponie był św. Franciszek Ksawery, dodać należy, że był on zarazem pierwszym Europejczykiem, który stanął na ziemi japońskiej w r. 1549. Za jego czasów i za czasów jego pierwszych następców czyni chrystjanizm nadzwyczajne postępy w Japonji. Ale już w r. 1596 rozpoczęło się gwałtowne prześladowanie chrześcijan, zakończone wypędzeniem misjonarzy. Japonja wówczas zamknęła wstęp cudzoziemcom na okres blisko trzech stuleci. Przez te trzysta lat utrzymała się jednak pokaźna liczba chrześcijan — mimo braku kapłanów i kościołów i mimo zakazu publicznego wyznawania wiary.

„Katakumby" chrześcijan japońskich skończyły się w r. 1853. Otwarto wówczas porty Japonji cudzoziemcom. Zaraz przybyli misjonarze francuscy, potem inni, chrystjanizm począł powoli — na dawnym pniu z XVI wieku — odrastać i wzmacniać swe siły.

Przez te ośm dziesiątków lat dokonywali misjonarze katoliccy cudów poświęcenia. Mimo to praca ich szła bardzo opornie i wyniki jej nie odpowiadały ani w części ich wysiłkom apostolskim w państwie „Wschodzącego słońca".

Tradycyjna kultura swoista Japończyka i w wysokim stopniu przyswojona przezeń kultura zachodnia uczyniły go odpornym na wpływy zewnętrzne i wysoce utrudniają pracę misjonarza.

W ostatnich dziesiątkach lat dołączyły się jeszcze nowe trudności. Z kulturą europejską przyszła i nowsza, niechrześcijańska filozofja i pozyskała wielu zwolenników wśród warstw wykształconych. Wreszcie począł przesiąkać i bolszewizm, znajdując w Japonji grunt bardzo podatny dzięki poważnemu nasileniu bezrobocia, bardzo lichym płacom robotniczym i brakowi ubezpieczeń społecznych. Nie można pomijać wspomnianych wyżej trudności i ciemnych stron obrazu, ale byłoby to tylko jednostronne przedstawienie sytuacji, gdybyśmy nie podkreślili momentów pocieszających wśród nawału trudności w rozkrzewianiu wiary św. Wprawdzie liczba katolików jest dotąd mała, ale zapał i gorliwość tej garstki katolików są naprawdę budujące. Misjonarze nie mają słów dla swych wiernych, chwalą jednogłośnie ich zapał w przyjmowaniu Sakramentów św., regularne uczęszczanie do kościoła i żywe zainteresowanie sprawami religijnemi. Pozatem należy uwzględnić przenikanie chrystjanizmu do tych, którzy nigdy nie przyjdą do wrót Kościoła św., a jednak żyją niejednokrotnie zasadami Ewangelji i etyki katolickiej.

Specjalnie ważnym problemem współczesnego duszpasterstwa misyjnego w Japonji jest pozyskanie warstw inteligentnych. Kościół przywiązuje do tego odcinka pracy misyjnej szczególnie wielką wagę nie dlatego, żeby wyżej cenić duszę człowieka wykształconego, niż duszę prostaka. Chodzi mu o wpływ, jaki wywiera na masy przykład nawrócenia wybitnej jednostki ze sfer inteligentnych. Dlatego to sfery kościelne rozbudowują powoli w Japonji prasę katolicką. Ta jednak nie odgrywa jeszcze dotąd należytej roli w konkurencji z prasą przeciwną. Znacznie lepiej przedstawia się sytuacja na terenie uniwersytetów. I tu trzeba podkreślić olbrzymie znaczenie, jakie zdołał sobie wypracować uniwersytet księży jezuitów w Tokjo. Stał on się ogniskiem naukowem, które promieniuje i na szerokie sfery niekatolickie. Wytrwałej pracy i wysokiemu poziomowi o jaki starają się księża jezuici, należy przypisać fakt niezmiernej doniosłości dla sprawy katolickiej w Japonji, zrównania tego uniwersytetu z uniwersytetami państwowemi. To zrównanie jest obecnie zagrożone dość poważnie. Zaczyna bowiem coraz więcej nurtować prąd zmierzający do likwidacji wyznaniowych zakładów naukowych.

Olbrzymie wrażenie wywarła w Tokjo, ostatniemi czasy, akcja charytatywna katolickich akademików, śpieszących z czynną pomocą dla bezrobotnych i nędzarzy w dzielnicach najuboższych stołecznego miasta. Żywy przykład owoców nauki ewangelicznej porywa. Jedną z bardzo ważnych pozycyj w bilansie katolickim jest w Japonji wpływ zakonów kontemplacyjnych. Przemawiają one bardzo wnikliwie do psychiki Japończyka. Klasztory OO. trapistów cieszą się bardzo silnym przyrostem powołań tubylczych.

Premjer złożył wizytę

b. min. Matuszewskiemu

Prezes Rady Ministrów, prof. Leon Kozłowski, powrócił w sobotę wieczorem z urlopu. Wczoraj premjer L. Kozłowski objął urzędowanie, po odbyciu konferencji na temat bieżących spraw rządu z Ministrem Skarbu, Zawadzkim, który zastępował p. premjera w czasie jego nieobecności.

W godzinach popołudniowych p. premjer L. Kozłowski złożył wizytę b. ministrowi Ignacemu Matuszewskiemu w jego mieszkaniu przy ul. Filtrowej.

8 groszy kg. winogron

w Rumunji

CZERNIOWCE, 27. 8. — Podczas gdy w Polsce winogrona są luksusem, na który trudno sobie pozwolić, w Rumunji kilogram winogron kosztuje w miejscu wysyłki 2 lei (7 — 8 groszy), w handlu detalicznym — 6 lei (około 22 grosze).

Pożar stoczni

HAGA, 27. 8. (PAT.). Na jednej z przystani portu amsterdamskiego wybuchł pożar, który ogarnął znajdujące się tam stocznie, magazyny i składy, i mimo usilnej pomocy straży ogniowej, zniszczył na całym tym terenie wszystkie zabudowania i zmagazynowane towary. Straty materjalne są poważne.

Krwawe zaburzenia

RIO DE JANEIRO 27.8 (PAT). Wczoraj miały tu miejsce poważne zaburzenia, wywołane przez komunistów. Po odbyciu zebrania komunistycznego, uczestnicy wiecu starli się z policją. Jest wielu zabitych i rannych.

Gen. Nygren

opuścił Warszawę

W niedzielę wieczorem odjechał z Warszawy szef sztabu generalnego armji szwedzkiej, gen. major Oskar Nygren ze swym adjutantem, kpt. Moellerem. Na dworcu żegnali gościa: szef sztabu głównego, gen. brygady, Gąsiorowski, attaché wojskowy szwedzki, major Laval, zastępca dowódcy O. K. 1, płk. Żurakowski, komendant miasta, płk. Pereswiet - Sołtan, oficerowie M. S. Wojsk. i sztabu głównego oraz kompanja honorowa 36 p. p.

Świętokradcy

WEJHEROWO, 27.8. Do kościoła Farnego w Wejherowie włamali się nieznani sprawcy, którzy rozbili 6 skarbonek i zabrali całą zawartość. Policja prowadzi energiczne śledztwo. Łup złodziejów musiał być niewielki, gdyż skarbonki przed dwoma dniami zostały opróżnione.

Spuścili wodę i

Skradli ryby

WEJHEROWO, 27.8. — W Kolibkach, pow. morski, nieznani sprawcy spuścili ze stawu rybnego p. Kukowskiego całkowicie wodę, a następnie zdołali wybrać kilka centnarów ryb, przeważnie karpi i linów, poczem niepostrzeżenie zbiegli. Szkody są poważne, gdyż na skutek spuszczenia wody zginęło wiele narybku.

Na giełdach

Waluty: Dolar 5.1825; frank francuski 34.86; frank szwajcarski 172.20; funt szterling 26.40; marka niemiecka 194; szyling austrjacki 98.70; korona czeska 21.85.

Mnety: Dolar złoty 8.9125; rubel złoty 4.585.

Dewizy: Berlin 206.80; Belgia 124.20; Gdańsk 173.10; Holandja 358.50; Londyn 26.43; Nowy Jork 5.21; Nowy Jork (kabel) 5.21875; Paryż 34.89; Praga 21.97; Szwajcarja 172.71; Włochy 45.42.

Papiery procentowe: 3 proc. Poż. Budowlana 43.90; 4 proc. Poż. Dolarowa 53.60; 4 proc. Poż. Inwestycyjna 117.50; 4 proc. Poż. Inwestycyjna serjowa 120; 5 proc. Poż. Konwersyjna 64.75; 6 proc. Poż. Dolarowa 70; 8 proc. Poż. Dillonowska 83; 7 proc. Poż. Stabilizacyjna 69.375; 7 proc. Poż. Dolarowa Warszawy 62; 7 proc. Poż. Śląska 64; 4,5 proc. Listy Zast. Ziemskie 52.25; 4,5 proc. L. Z. T. K. m. Warszawy 68; 5 proc. L. Z. T. K. m. Warszawy 73.25; 5 proc. L. Z. T. K. m. Warszawy koncesyjne z 1933 r. 60.75; 6 proc. Obligacje m. Warszawy VI em. 59.50.

Akcje: Bank Polski 86.50; Lilpop 9.65; Starachowice 11; Warsz. Tow. Akc. Fabr. Cukru 20.50; Ostrowiec 20.25; Modrzejów 3.65; Haberbusch 37.50.

Pomruki nadciągającej burzy

na Dalekim Wschodzie

Kiedy wybuchnie dziś, ozy za rok?

MANEWRY JAPOŃSKIE.

MOSKWA, 27.8. — Wielkie manewry japońskie w Chinach rozpoczęły się. Manewry odbywają się w rejonie portu Taku, z udziałem 20 jednostek bojowych. Są to łączne manewry wojsk lądowych sił powietrznych i morskich. Wojska lądowe grupują się głównie koło Tien-Tsinu, Tangu i Tan - Szan. Wojska ćwiczą się głównie w walkach ulicznych i w walce górskiej. Flota powietrzna i morska wykonywują zadania zarówno obronne, jak i ataki.

LIKWIDACJA NAJSUROWSZEMI ŚRODKAMI.

LONDYN, 27.8. — Jak donoszą tutaj z Tokjo, rządy japoński i mandżurski wydały wspólną deklarację z oświadczeniem gotowości przeciwstawienia się i likwidacji chociażby najsurowszemi środkami akcji sabotażowej na kolei wschodnio - chińskiej. Równocześnie, jak informują tu, 70 aresztowanych urzędników kolei wschodnio - chińskiej znajduje się nadal w więzieniu.

BANDY CHUNCHUZÓW GRASUJĄ.

MOSKWA, 27.8. — Źródła sowieckie donoszą o dalszym rozwoju akcji chunchuzów w Mandżurji. Wedle tych doniesień, w samej tylko prowincji mukdeńskiej operuje 513 oddziałów, liczących ogółem 10 tysięcy ludzi. W lipcu r. b. naliczono o 50 napadów dywersyjnych więcej, aniżeli w czerwcu.

MOSKWA, 27.8. — Korespondentom zagranicznym w Moskwie doręczono komunikat, zawierający oświadczenie sowieckiego wiceprezesa zarządu kolei wschodnio - chińskiej Kuzniecowa, złożone na ręce mandżurskiego prezesa zarządu kolei, Li-Szao-Gena.

Strona sowiecka uskarża się na brak należytej ochrony pociągów na kolei wschodnio - chińskiej, twierdząc, że mandżurskie wojska ochronne nie stoją na wysokości zadania. Według oświadczenia Kuzniecowa, eskortują one jedynie pociągi pasażerskie, natomiast nie przeciwdziałają katastrofom, wynikającym z umyślnego uszkodzenia toru, wskutek czego pociągi są zatrzymywane przez chunchuzów, obsługa zaś i pasażerowie padają ofiarami grabieży i uprowadzani są do niewoli. Pociągi towarowe wogóle są pozbawione eskorty, ponieważ dowództwo wojsk ochronnych motywuje to koniecznością użycia maksimum sił na ekspedycje przeciwko chunchuzom.

Wiceprezes Kuzniecow przytacza szereg wypadków, gdy wojska ochronne nie okazały należytej troski o stan bezpieczeństwa na kolei, m. in. żaden szef zmontowanych przez zarząd kolei pociągów pancernych ani nie wyruszył na miejsce napadów lub katastrof, ani też nie eskortował pociągu, co — zdaniem strony sowieckiej — świadczy, że dowództwo wojsk ochronnych nie prowadzi poważnej akcji zwalczania bandytyzmu.

W zakończeniu Kuzniecow z oburzeniem odpiera oskarżenia pod adresem kolejarzy sowieckich, tyczące się rzekomo ich udziału w aktach sabotażowych, twierdząc, że pracują oni z narażeniem życia. Wreszcie oświadczenie zawiera prośbę o interwencję w sprawie zaprzestania prześladowania urzędników sowieckich oraz o zapewnienie przez wojska należytego stanu bezpieczeństwa na kolei.

Opublikowana w charakterze załącznika odpowiedź dowództwa wojsk ochronnych na pismo zarządu kolei, w sprawie eskortowania pociągów towarowych, zawiera m. in. wymijającą odpowiedź, że eskortowania pociągów towarowych zaniechano, w celu całkowitej likwidacji chunchuzów, z którymi zwolnione od eskortowania oddziały rozpoczęły walkę. Nie bacząc jednak na pomyślne operacje, bandyci kontynuują szkodliwą działalność, której — oświadcza odpowiedź — nie można wykorzenić w krótkim czasie. Natomiast, skoro bandy będą zlikwidowane, bezpieczeństwo ruchu kolejowego będzie zapewnione i bez eskorty. Pismo dowództwa zawiera ponadto dość zagadkową uwagę, że „należy przypuszczać, iż katastrofy pociągów towarowych nie są wywołane pozbawieniem eskorty i że nawet, gdyby były eskortowane, ulegałyby katastrofom".

Należy to uważać za aluzję do rzekomego udziału kolejarzy sowieckich w aktach sabotażowych.

DALSZE ARESZTOWANIA.

MOSKWA, 28.8. — Agencja Tassa donosi z Charbina, że władze mandżurskie przeprowadzają w dalszym ciągu nieuzasadnione aresztowania obywateli sowieckich, urzędników kolei wschodnio chińskiej. W dn. 22 i 23 sierpnia na kilku stacjach odcinka wschodniego tej kolei aresztowano 9 osób.

Aresztowani, jak twierdzi agencja Tassa, poddawani są torturom. M. in. niejaki Lichodziejewski, aresztowany na stacji Pogranicznaja był poddany trzygodzinnej chłoście w areszcie policyjnym. Policja stara się w ten sposób wymusić od aresztowanych przyznanie się do niepopełnionych przestępstw, o które oskarżają ich władze mandżurskie.

MĄCENIE.

MOSKWA, 28.8. — Sowiecka „Prawda" donosi w depeszy z Pekinu, że na pograniczu mandżursko - koreańskiem w okręgu Kiryn w pięciu powiatach ludność proklamowała ustrój sowiecki.

Jednocześnie w powiatach tych rozpoczęto zbrojne działanie przeciwko władzom i wojskom mandżurskim. Siły powstańców liczyć mają 25.000 żołnierzy. Rozpoczęto szeroko zakrojoną akcję mobilizacyjną oraz propagandową. Podobno ukazało się pięć dzienników propagandowych.

„WOLNE PORTY MANDŻURSKIE".

MOSKWA, 28.8. — Jak donosi prasa sowiecka, rząd japoński zgodził się na prośbę rządu Mandżuko w sprawie utworzenia w portach koreańskich Sejsin-Yuki i Rasin „wolnych portów mandżurskich".

DELEGACJE, KONFERENCJE, KOMITETY...

PARYŻ, 28.8. — Havas donosi z Tokjo, iż po dwumiesięcznych pertraktacjach delegaci sowieccy oraz mandżurscy doszli do zgody w sprawie granic wodnych. Konferencja delegatów obu państw postanowiła wyłonić komitet ekspertów, mający zapewnić bezpieczeństwo żeglugi na wodach pogranicznych. Traktat w tej sprawie ma być podpisany przez obie strony jeszcze w bieżącym miesiącu.

Niemiecki front nad Renem

W ogniu walki o Saarę

BERLIN, 27. 8. — Rzesza stoi jeszcze dziś pod znakiem uroczystości. które odbyły się w Nadrenji dla zamanifestowania wierności niemieckiej dla Saary. Uroczystości te miały przebieg imponujący. Z całego kraju ściągnęły do Erenbreitenstein, miejscowości położonej nad Renem pod Koblencją naprzeciwko Saary liczne sztafety młodzieży oraz tłumy uczestników.

W uroczystościach wzięły udział wybitne oficjalne osobistości niemieckie. Przybył kanclerz Hitler, ministrowie i urzędnicy oraz Simon, przywódca partyjny Zagłębia Saary i wielu członków frontu niemieckiego. Von Papen, który miał przemawiać, nie przybył. Podobna nagle zachorował.

Według informacyj niemieckich ściągnęło na uroczystość 400 tysięcy ludzi, z czego z Zagłębia Saary przybyło około 200.000.

W Kolonji została otwarta wystawa ilustrująca życie Zagłębia. Na otwarciu przemawiał minister Goebbels, oburzając się na wrogą kampanję prasową, prowadzoną na terenie Saary przeciwko Niemcom i narodowemu socjalizmowi. Minister Goebbels mówił wiele o gwarancji swobody w Niemczech dla wszystkich wyznań chrześcijańskich i o poszanowaniu ich ze strony narodowego socjalizmu. Jest to próba pozyskania sobie kół katolickich w Saarze. Warto zaznaczyć, że uroczystości poprzedziły wielkie nabożeństwa katolickie i ewangelickie.

KANCLERZ OBIECUJE „GOJENIE RAN"

Kanclerz Hitler wygłosił następujące przemówienie:

BERLIN, 27. 8. — Kanclerz Hitler wskazał, że naród niemiecki potwierdził w czasie ostatniego plebiscytu wytyczne polityki wewnętrznej i zagranicznej rządu. Trudności do przezwyciężenia są wprawdzie bardzo duże, ale im są one większe, tem odporniejszym staje się naród niemiecki i tembardziej zacina się w swoim uporze. Przez teror ekonomiczny i bojkot zagranica nic nie osiągnie.

Następnie kanclerz przeszedł do spraw wyznaniowych, oświadczając, że narodowy socjalizm żyje w zgodzie ze wszystkiemi wyznaniami i opiera się na zasadzie pozytywnego chrześcijaństwa. Jedyna rzecz, którą rząd dokonał, jest przeprowadzenie rozdziału między państwem a Kościołem.

Dalej kanclerz omówił nadchodzący plebiscyt w Saarze i oświadczył, że wyznaczenie go na 13 stycznia jest najszczęśliwszem wydarzeniem bieżącego roku. Decyzja ta bowiem zakończyła niepewność, ciążącą nietylko na mieszkańcach Saary, lecz na całym narodzie niemieckim.

Postawiliśmy sobie dwa zadania — ciągnął kanclerz. Pierwszem zadaniem jest pogodzenie się w ramach obecnej Rzeszy bez pamiętania dawnych różnic partyjnych. Wszyscy, którzy opowiadają się za Niemacami, przyjęci zostaną przez nas z otwartemi rękami i nie pożałują tego. Drugim zadaniem będzie zagojenie otwartych ran życia gospodarczego. Dokonamy wszystkiego, by związać jeszcze bardziej Zagłębie Saary z Rrzeszą.

Zwracając się pod adresem Francji, kanclerz oświadczył: Zagłębie Saary jest przedmiotem stałego oporu między Francją a Niemcami. Chcemy wierzyć, że po załatwieniu tego zagadnienia Francja będzie bardziej słonna do rozpatrywania problemów na tej płaszczyźnie, na jakiej się one znajdują i do zawarcia z nami szczerego pokoju. Kwestja Saary jest jedyną kwestją terytorjalną, dzielącą nas z Francją. Może nasi dawni przeciwnicy zrozumieją, że nasze wspólne zadania są tak duże, iż należy je wspólnie załatwić, zamiast się zwalczać wzajemnie.

Kanclerz zakończył wyrażeniem nadziei, że dzwony ogłaszające 14 stycznia połączenie Zagłębia Saary z Rzeszą, głosić będą również światu powrót do ery pokoju.

„FRONT WOLNOŚCI" PRZECIW NIEMCOM

SAARBRUECKEN, 27. 8. Przeszło 70.000 osób ze wszystkich stron zagłębia Saary wzięło udział w manifestacji w Sulzbach, mającej na celu zaprotestowanie przeciw ewentualnemu przyłączeniu zagłębia Saary do Trzeciej Rzeszy.

W przemówieniach przebijał zasadniczy motyw: zrobimy wszystko, aby utrzymać status quo. Pierwszy zabrał głos komunista, który przedstawił niebezpieczeństwa, grożące wolnym obywatelom zagłębia Saary pod rządami Trzeciej Rzeszy. Skołei przemówił ksiądz katolicki, który oświadczył, że przyjął zaproszenie jako obywatel Saary i ksiądz, mimo licznych ostrzeżeń, a nawet groźby śmierci, gdyż uważa za swój obowiązek zwrócić się do obywateli Saary z wezwaniem, iż ich wiara i godność nakazują im głosować przeciw przyłączeniu do Niemiec. Wkońcu zabrał głos przywódca partji socjalistycznej Braun, który przedstawił korzyści, wynikające z utrzymania status quo, a odpowiadając na argumenty przeciwników wskazał, iż zagłębie Saary niezależne jest całkowicie, zdolne do życia pod warunkiem utrzymania w kraju demokratycznej formy rządu. Braun odczytał deklarację, którą przyjęli zebrani, zobowiązującą wszystkich do głosowania przeciw przyłączeniu do Rzeszy.

W czasie przemówienia Brauna rzucono kilka bomb cuchnących. Policja zatrzymała dwóch osobników.

PARYŻ, 27. 8. (PAT.). —Prasa dzisiejsza obszernie omawia wczorajszą mowę Hitlera w sprawie Zagłębia Saary, podkreślając że raz jeszcze usłyszano piękne deklaracje pokojowe. Wątpić jednak należy, czy mieszkańcy Zagłębia Saary przekonani sa o tem, iż dobrze się żyje w Niemczech. Co warte są słowa — zaznacza „Le Jour" — gdy podpisane traktaty są tylko świstkiem papieru. Hitler przyrzekł czuwać nad pomyślnością Zagłębia Saary — pisze „Le Matin". — W ten sposób wykazał on, iż dobrze zrozumiał potrójne niebezpieczeństwo: nieufność katolików, niepokój stronnictw politycznych i pamięć tych czasów, kiedy Zagłębie Saary poświęcone było interesom Zagłębia Ruhry.

Dla „Echo de Paris" znaczenie mowy kanclerza tkwi w porzuceniu tonu imperatywnego. Jest to wynikiem lekcji z dnia 18 sierpnia i świadczy o wysiłku systemu totalnego w kierunku pogodzenia się z mniejszością.

W odpowiedzi na słowa. zwrócone do Francji,, ,Exelsior" pisze: Francja nie jest przeciwnikiem Niemiec. Najdroższem życzeniem narodu francuskiego byłaby współpraca, o której mówił Reichsführer. Francja jednak nie może dysponować Zagłębiem Saary, gdyż dysponować o tem mogą tylko jego mieszkańcy. Dla pełnej oceny znaczenia dnia wczorajszego należy też uwzględnić demonstrację w Salzbach, w której wzięło udział 70 tysięcy ludzi, domagających się wolności.

Olbrzymi skok niemieckiego budżetu lotniczego

PARYŻ, 27.8 (PAT). „Le Journal" zwraca uwagę na wzrost niemieckiego budżetu lotniczego, który w r. 1930/31 wynosił 45.775.000 mk., a w r. 1933/34 wynosił 78.300.000 mk. Na rok 1934/35 kredyty na lotnictwo powiększyły się prawie 3-krotnie i wynoszą 210.187.000 mk.

Na rządową modłę

WIEDEŃ, 27.8 (PAT). Na miejsce b. partji Landbundu powstać ma nowe ugrupowanie pod nazwą — „Landvolkvereinigung". Wejdą do niego prorządowe grupy dawnego Landbundu, przedewszystkiem z Karyntji. Ugrupowanie Landvolku włączone zostanie do stanowej organizacji gospodarczej „Frontu Patrjotycznego".

Śmierć mistrza świata w bobsleighu

BUKARESZT, 27. 8. (PAT.).— W niedzielę w czasie turnieju lotniczego w Brasow zdarzyła się katastrofa, której ofiarą padł pilot kpt. Hubert, mistrz świata w bobsleighu w r. 1933 w Lake Placide w Stanach Zjednoczonych. Spadł on z samolotem z wysokości 50 metrów.

Z Kongresu Geografów

W dniu dzisiejszym prowadzono na Kogresie obrady w sekcji dydaktyki i metodologji, gdzie duże zainteresowanie obudził referat Węgra, p. Teleki — „Wpływ geografji gospodarczej na stosunki polityczne". Referat uzupełniono licznemi mapami.

Ciekawie wypadł referat p. Konic „Nauka geografji w szkole i w domu", oraz referat uczonego sowieckiego, p. Barańskiego z Moskwy: „System nauczania geografji w szkole średniej i niższej w Sowietach". Referat wywołał dużą dyskusję.

„O wartości kształcącej geografji" — mówiła p. Polaczkowska, a „O znaczeniu i roli geografji w wykształceniu" p. Rzowski.

W sekcji trzeciej, Włoch, Constari, referował zagadnienia możliwości komunikacji stratasferycznej.

W sekcji czwartej p. Bauer z Madrytu mówił o Polsce na podstawie starych manuskrptów hiszpańskich.

Działalność akcji sanitarnej

Na terenach powodzi

KRAKÓW, 27. 8. (tel. wł.). — Jak się okazuje wojewódzki komitet pomocy powodzianom prowadzi energiczną akcję sanitarną. Sekcja sanitarna na ogólną ilość 23.222 studni, uszkodzonych przez powódź, odkaziła 16.896 studni. Niezdatnych studni do użytku jest jeszcze 6244, 82 studnie zasypano, ponieważ uznano je za zupełnie niezdatne do użytku.

Z ogólnej liczby 21096 izb zalanych przez powódź oddano do użytku 16591 izb. Z uszkodzonych ustępów oddano do użytku 13858, reszta zaś około 6 tys. jest niezdatna do użytku. 92006 osób uległo szczepieniom przeciw durowi brzusznemu. Akcję sanitarną ukończono w powiatach: krakowskim, bielskim, chrzanowskim, nowotarskim, wadowickim i żywieckim. W innych powiatach akcja sanitarna trwa.

Obchód 15-lecia

Chrześć. Związku Zawod. w Bielsku

BIELSKO, 28. 7. (tel. wł.). — Wczoraj odbyła się w Bielsku podniosła uroczystość 15-lecia Chrześcijańskiego Związku Zawodowego robotniczego. W uroczystości wzięły udział liczne rzesze robotnicze z okręgu cieszyńskiego i podhalańskiego ze sztandarami. Po nabożeństwie w kościele parafjalnym odbyła się w sali Domu Polskiego akademja, podczas której wygłoszono szereg referatów.

Podczas akademji przemawiał sekretarz generalny Pracy Polskiej, Józef Bąkowski z Warszawy, red. E. Zajączek z Bielska i w. in. Na zakończenie odśpiewano szereg pieśni narodowych i uczczono przez powstanie pamięć ś. p. Antoniego Rubachy, zasłużonego prezesa chrześcijańskiej organizacji robotniczej.

Przedsiębiorstwa ks. Pszczyńskiego

Pod przymusowym zarządem

KATOWICE, 28.8. (Tel. wł.).— W tych dniach prokurator generalny zgłosił w sądach w Katowicach, Pszczynie, Mikułowie i Żorach wniosek o rozciągnięciu nadzoru sądowego we wszystkich przedsiębiorstwach i nieruchomościach ks. Pszczyńskiego, z tytułu art. 629 i 758 kodeksu postępowania cywilnego. Wniosek o ustanowieniu nadzoru został złożony dlatego, ponieważ nie nastąpiło zaspokojenie należności skarbowych w drodze egzekucji ruchomości.

Naskutek wniosku sądy wezwą ks. Pszczyńskiego do zapłacenia należności w ciągu dni 14, a gdy to nie nastąpi, wyznaczą przymusowych zarządców, którzy obejmą 67 przedsiębiorstw ks. Pszczyńskiego. Ponadto zarządcy zajmą się administracją 30 tys. ha lasu, oraz 12 tys. ha roli.

Zbrodniczy zamach na gazownię

nie udał się

STANISŁAWÓW, 27. 8. (tel. wł.). — Nocy ubiegłej nieznani sprawcy usiłowali dokonać zamachu na gazownię miejską. W pobliżu zbiornika z gazem na dziedzińcu gazowni podłożono granat, gdzie opodal wysypuje się żarzący koks. Dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności koks został wysypany w innem miejscu i w ten sposób uniknięto eksplozji granatu.

Rano jeden z robotników znalazł granat, który w razie wybuchu mógł pociągnąć za sobą nieobliczalne skutki.

Włamywacz-symulant

Uciekł ze stołu operacyjnego

LWÓW, 27. 8. (tel. wł.). —Wieczorem około godziny 10-ej przy placu Kapitulnym pełniący służbę policjant zauważył światło w sklepie bławatnym Miny Knosowej. Jak się okazało w sklepie znajdowało się dwóch włamywaczów, którzy zamierzali obrabować kasę.

Policjant postanowił włamywaczów aresztować. Udało mu się jednak aresztować tylko jednego z nich, niejakiego Hermana Zylbera. Zylber, przyprowadzony do komisarjatu, upadł na podłogę i zaczął jęczeć, twierdząc, że dostał ataku ślepej kiszki. Wobec tego Zylbera odwieziono do szpitala i ułożono na stole operacyjnym, poczem dyżurny lekarz przystąpił do przedoperacyjnych przygotowań.

Zylber spostrzegłszy w ręku lekarza lancet, zerwał się nagle, zeskoczył ze stołu i w bieliźnie rzucił się do ucieczki. Po krótkim pościgu symulanta przytrzymano i osadzono w areszcie policyjny.

Tajemnicze porachunki

zakończone zabójstwem

Przed domem przy ul. Łuckiej 15 znany awanturnik, Kazimierz Dymiński, wraz z Władysławem Kluszczyńskim oraz Stanisławem Gołębiem napadli niejakiego Stanisława Białończyka, z zawodu murarza. Napadnięty ratował się ucieczką, chroniąc się do domu.

Następnie Białończyk spotkał się z kolegą, 22-letnim Moszkiem Kupersztokiem, z którym wstąpił do pobliskiej piwiarni i opowiedział swemu koledze o napadnięciu go przez trzech wyżej wspomnianych napastników. Kiedy około godziny 11-ej Białończyk z Kupersztokiem wychodzili z piwiarni, zostali otoczeni przez kilkunastu mężczyzn, między którymi znajdowali się Dymiński, Gołąb i Kluszczyński. Białończyk widząc, że zanosi się na coś złego, rzucił się do ucieczki. W tej chwili padło kilka strzałów. Kupersztok zraniony ciężko w głowę, osunął się na ziemię.

Na odgłos strzałów nadbiegł policjant. Napastnicy zdołali zbiec. Kupersztok po przewiezieniu do szpitala Dz. Jezus zmarł w poczekalni. Na miejsce wypadku przybyły władze policyjne 6-go komisarjatu, które zatrzymały Białończyka i jego rodzinę oraz świadka zabójstwa, dozorcę domu przy ul. Łuckiej 9. Należy dodać, że przed rokiem Białończyk został pobity przez wyżej wspomnianych napastników tak dotkliwie, że musiał leczyć sie kilka miesięcy w szpitalu.

TEATRY

TEATR NARODOWY: Dziś i jutro komedja Bałuckiego „Klub kawalerów“ z Dulębianką, Ćwiklińską Węgrzynem i Stanisławskim.

TEATR POLSKI: Dziś i jutro komedja muzyczna Benatzky'ego „Rozkoszna dziewczyna“ z Romanówną, Dymszą i Symem.

TEATR NOWY: nieczynny.

TEATR LETNI: Dziś i jutro ostatni raz komedja Vulpiusa „Zwyciężyłem kryzys” z Maszyńskim w roli głównej.

TEATR MAŁY: nieczynny.

KAMERALNY: Dziś i jutro sztuka Wacława Grubińskiego „Kochankowie” z Grywińską.

HOLLYWOOD: Dziś i jutro rewja p. t. „Hulaj - Banda“ z Halamą, Parnellem i Żelichowską.

TEATR DRAMATYCZNY (Hipoteczna 8). Dziś i codziennie „Małżeństwo z konwenansu”. W próbach „Burza nad morzem”, komedja Jadwigi Rzepeckiej - Iwanowskiej, w reżyserji Maliszewskiego i dekoracjach St. Cegielskiego.

DOLINA SZWAJCARSKA: Dziś i codziennie widowisko regjonalne „Wesele na Kurpiach“. Początek o godz. 8 m. 15.

WYSTAWY

INSTYTUT PROPAGANDY SZTUKI, Królewska 13. Wystawa „Życie polskie w malarstwie“.

ZACHĘTA: Wystawa „Polska i jej lud”.

MUZEUM NARODOWE (Podwale 15/17): We wtorki malarstwo polskie, w czwartki — obce; Al. 3 Maja 13/15: W środy, piątki, soboty, niedziele — wystawa sztuki zdobniczej.

S. i M. (Królewska 11). Wystawa zbiorowa p. n. „Karykatura i groteska”. Wystawcy: B. Berezowska, W. Daszewski, F. Topolski, Z. Wasilewski.

WYSTAWY MIĘDZYNAROD. KONGRESU GEOGRAFICZNEGO:
1) Międz. Wystawa Kartograficzna.
2) Wystawa Wojskowego Instytutu Geograficznego.
3) Jak powstaje mapa?
Wystawy mieszczą się w Politechnice i otwarte są od 9 r. do 6 popoł.
4) Wystawa Zbiorów Kartograficznych Bibljoteki Narodowej. Otwarta od 9 r. do 6 ppoł. w gmachu Bibljoteki (Rakowiecka).

KONCERTY

S. i M. (Królewska 11). Od godz. 18-tej — orkiestra, dancing.

KINA

ADRIA: „Całuj mnie jeszcze“.
AS: „Za dwa pocałunki“ i „Coraz wyżej“.
AMOR: „Zatrute dusze“ i „Dzielny wojak Szwejk“.
ANTINEA: „Pod Twoją obronę“ i dodatki.
ATLANTIC: „Zemsta pana X“.
APOLLO: „Bolero“.
CAPITOL: „Biała lilja”, „Byłem szpiegiem”.
CASINO: „Na fali wspomnień“.
COLOSSEUM: „Csibi” i rewja.
COLOSSEUM (Mała sala): „Olimpjada miłości“ i dodatki.
CORSO: „Parada rezerwistów“ i dodatki.
CRISTAL: „Pat i Patachon jako kompozytorzy“ i „Pogromca lwów“.
ERA: „Morderca” i „Rewizor”.
EUROPA: „Od wieczora do północy“.
FAMA: „Demon złota“ i „Prokurator Alicja Horn“.
FORUM: „Czerwony ślad“ i „Czar jej oczu“.
GLORJA: „W obronie prawa‘.
KOMETA: „Za pieniądze“ i rewja.
KINO PARAFJI ŚW. ANDRZEJA: „10% dla mnie“, dodatki.
MEWA: „Klub dżentelmenów“ i „W buduarze dyplomaty“.
MAJESTIC: „Katastrofa Czeluskina”.
MASKA: „Maharadża Rampuru“, „Nie będziesz kurtyzaną“.
MARS: „Prywatne życie Henryka VIII“ i „Życie jest piękne“.
MIEJSKIE: „Przygoda o północy“
NOWA TOMBOLA: „W twoich ramionach”.
NOWY SPLENDID: „Karjera Anny Carver“ i rewja.
OKO PRASKIE: „Zemsta Dra Fu Manchu” i „Obraza Majestatu”.
PAN: „Książe Arkadji“.
PETIT TRIANON: „Porwanie“ i „Życie jest piękne“.
POPULARNY (Zamojskiego 20): „Blond Wenus“ i „Uchwycona szajka“.
PROMIEŃ: „Józef w Egipcie“ i „Kinomanjak“.
PRAGA: „Przygoda o północy“ i „Świat bez mężczyzn“.
RAJ: „Król areny“ i dodatki.
RIVIERA: „Tajny detektyw“, „Edra Śmierci“ i dodatki.
ROXY: „Niebezpieczeństwo miłości“ i „Film seksualny“.
STYLOWY: „Przedmieście“.
SOKÓŁ: „Zatracone dusze”, „Szalona wdówka”.
STAROMIEJSKIE: „Noc strachu“ i „Nie damy ziemi“.
UCIECHA: „Sekretarka osobista wychodzi zamąż“.
UNJA: „Zemsta Tonga“ i „Dawid Golder“.
„VARIETE-KINO“ (gmach Cyrku): Rewja "Oni tańczą” i Komedja „12 Krzeseł”.

Więcek na 7-em miejscu
Polska przegrywa z Niemcami
w wyścigu kolarskim Berlin—Warszawa

Ulice stolicy, przez które prowadził ostatni etap (Łódź — Warszawa) międzypaństwowego wyścigu kolarskiego Polska — Niemcy, z Berlina do Warszawy, przedstawiały wczoraj niezwykły widok. Pierwsi kolarze spodziewani byli na przedmieściu Wola około g. 5 popoł., a tymczasem już przed godz. 4 popoł. trotuary zapełnione były gęsto publicznością, która wyległa na ulice, aby witać owacyjnie drużyny obu narodów, kończące szlachetną walkę na długiej, bo 769 km. wynoszącej wstędze szosy Berlin — Warszawa.

NA DYNASACH

Tymczasem na Dynasach, gdzie wyznaczono metę wyścigu, zgromadziła się publiczność w dawno już nienotowanej liczbie, przeszło 5 tys. osób. Nastrój publiczności podniecony ze zrozumiałych względów. Wszyscy bowiem oczekują zwycięstwa na tym etapie kolarzy polskich. Gdzie, jak nie w stolicy może nastąpić wreszcie oczekiwany rewanż po czterech przegranych etapach.

PIERWSZY KOMUNIKAT

Przez megafon nadawane były komunikaty z trasy, wysłuchiwane przez publiczność z zapartym oddechem. Pierwszy komunikat brzmiał pomyślnie. Z Łodzi do Łowicza przybył o g. 2 min. 58 pierwszy Urbaniak, mając za sobą aż o 2 km. Niemca Hauswalda. Tempo jazdy 30 km. na godzinę, szosa kiepska. O pół km. za Hauswaldem jadą znów dwaj Polacy: Korsak-Zaleski i Moczulski, za nimi zaś również o pół km. jedzie grupa złożona z siedmiu Polaków, a za nimi o jakie 300 m. jadą dwaj Niemcy.

SYTUACJA POGORSZYŁA SIĘ

Następny komunikat był już mniej pomyślny. O g. 3.50 czołówka minęła Sochaczew. Hauswald dogonił już Urbaniaka i jedzie razem z nim. Dystans Łowicz — Sochaczew 25 km. przebyto w 52 min. Za nimi o jakie 1,5 km. jedzie grupa 10 kolarzy, w czem 6 naszych i 5 niemieckich. Wśród naszych zauważono m. in. Kielbasę, Korsak-Zaleskiego, Zielińskiego i Michalaka.

ZNIECIERPLIWIENIE WZRASTA

Odbywające się na torze wyścigi nie wywołują większego zainteresowania wśród publiczności. Wszyscy mówią tylko o tem, co może dziać się w tej chwili na trasie Błonie — Warszawa. Z Błonia pozostało jeszcze 28 klm., a więc na 5 — 10 min. przed godz. 6 należy spodziewać się pierwszych kolarzy na Dynasach. O g. 5.30 otwierają bramę, którą mają przyjechać kolarze. Warkot motoru wprowadza ożywienie wśród publiczności. Ktoś jedzie z trasy!

PIERWSZE JASKÓŁKI

Na boisko wpada motocykl jeden, potem drugi. To ci szczęśliwcy, którym udało się wejść w kontakt z wyścigiem na szosie. Ale oto i ktoś z „officielów“ z trasy. Przyjeżdża autem kapitan PZTK. p. Łopiński. Wychodzi z auta. Obstępują go koledzy klubowi. Sypią się... całusy i zapytania na temat co słychać na trasie?

Pan Łopiński nie jest zadowolony z naszych chłopców.

OSTATNIA WIADOMOŚĆ

Jeszcze jeden komunikat. Teraz już z granic Warszawy. Na Wolę wpadła grupa 7 kolarzy, w czem 4 naszych i 3 niemieckich. Na boisko wjeżdża auto komandorskie. Wysiadają z niego m. in. komandor wyścigu Zagoździński i prezes Niemieckiego Związku Kolarskiego rotmistrz Ohrtmann. Publiczność wita ich oklaskami.

NAJAZD AUT

Jest już godzina 6. Od ulicy słychać gwar. Jadą! Owszem jadą, ale narazie auta prywatne. Wjeżdża ich na boisko kilkanaście, zupełnie niepotrzebnie stwarzając tylko chaos na boisku i utrudniając pracę organizatorom.

PIERWSZY URBANIAK!

Irytujący ogon aut kończy się wreszcie. Za ostatniem autem widać barwne koszulki kolarzy. Zrywa się burza oklasków i okrzyków. Pierwszy wjeżdża na boisko Urbaniak. Tuż za nim jedzie Niemiec Wierz. Obaj jadą po trawie. Ale Niemiec okazał się przytomniejszy i sprytniejszy. Wjechał on na tor i zanim Urbaniak zdążył się zorjentować, minął go!

W ten sposób straciliśmy ostatnią okazję wygrania etapu. Urbaniak nie wytrzymał nerwowo do końca, a mógł wygrać!

WYNIKI V ETAPU

Na metę przybyło pięciu kolarzy prawie razem: 1) Wierz (Niemcy) w czasie 5 godz. 02 min. 45,2 sek. (dystans Łódź — Warszawa 140 km.), 2) Urbaniak (Polska) o 0,2 sek. wtyle, 3) Krücke (N.) 0,2 sek. za drugim, 4) Hauswald (N.) o 0,2 sek., 5) Korsak — Zaleski (P.) o 0,2 sek.

Nastąpiło teraz prawie 4 min. przerwy, poczem przybyła grupa czterech kolarzy: 6) Olecki 5:06:38, 7) Moczulski o 0,2 sek., 8) Figay (Niemcy) o 0,2 sek., 9) Lipiński 5:06:51.

W następnej grupie przybyli: 10) Hupfeld (Niemcy) 5:07:01, 11) Igo 5:07:22, 12) Starzyński 5:07:27, 13) Michalak 5:07:29, 14) Kapiak 5:07:54. Trzy minuty potem przybył 15) Wasilewski 5:10:01.

ZYSKALIŚMY LEDWIE 40,2 SEK.

Na ostatnim etapie Łódź — Warszawa obiecywaliśmy sobie bardzo wiele. Czego tam nie było na szosie? I piasek i wyboje i kocie łby! W dodatku jechaliśmy przecież na balonach, a Niemcy na półbalonach. Ale jak się okazało drużynowo (pierwszych sześciu) uzyskaliśmy na tym etapie 30 godz. 33 min. 40,4 sek., a Niemcy 30 godz. 33 min. 0,2 sek. Cośmy więc zyskali? Ledwie 40,2 sek.

WYNIK OGÓLNY

W ogólnej klasyfikacji drużyna niemiecka miała czas 151 g. 3 min. 22,2 sek., polska zaś 155 g. 44 min. 24,2 sek. Przegraliśmy więc wyścig z różnicą o 4 godz. 41 min. 2 sek.

Indywidualnie zwyciężył w ogólnej klasyfikacji Niemiec Hauswald, który przejechał dystans 769 km. Berlin — Warszawa w czasie 25 godz. 4 min. 16,6 sek. Następne sześć miejsc zajęli Niemcy: 2) Krücke, 3) Hupfeld, 4) Figay, 5) Fuhrmann, 6) Scheller.

Zwycięzca czterech etapów, Niemiec Scheller zajął dopiero szóste miejsce ogólnie, gdyż na ostatnim etapie stracił bardzo dużo czasu, mianowicie około 21 minut.

WIĘCEK PIERWSZY Z POLAKÓW

Pierwszy z Polaków był Więcek, siódmy w ogólnej klasyfikacji. Przebył on dystans 769 km. w czasie 25 g. 52 min. 48,6 sek., a więc zaledwie o 48 min. gorzej od zwycięzcy Hauswalda. Ósmy był Kiełbasa w czasie 25:59:20, dziewiąty zaś Olecki 25:59:40,2.

Więcek na ostatnim etapie uległ wypadkowi. W Sochaczewie wpadł on na wóz, przyczem potłukł sobie głowę. Mimo upadku jechał dalej. W defiladzie Więcek jechał na czele kolarzy. Głowę miał obandażowaną, a ze spuchniętej twarzy oczy ledwie było widać.

Wielka obława
inspektorów Tow. Opieki nad Zwierzętami

Od pewnego czasu publiczność alarmowała często zarząd Tow. Opieki nad Zwierzętami, informując o tem, co się dzieje na peryferjach Warszawy. Inspektor III rejonu, Stefan Nejman, zmobilizował wszystkich inspektorów okręgowych Tow., którzy, w asystencji policji, urządzili wczoraj gremjalną obławę w różnych punktach krańcowych Warszawy, jak np. na Ochocie, Woli, Powązkach i Targówku. Bardzo dziko przedstawiały się stosunki w dzielnicy Targówek, gdzie oprócz 4-ch paszarni gęsi, zarządzono w kilku ogrodach na terenie Targówka (m. in. w ogrodzie „Hipka“) obławy na ptaszników. Zatrzymano kilku handlarzy ptaków z obfitym materjałem dowodowym. Skonfiskowano siatki do łapania ptaków leśnych, oraz potrzaski (t. zw. „wabia“).

Odebrane ptactwo w ilości kilkudziesięciu sztuk, wypuszczono na wolność na cmentarzu Bródnowskim. Zatrzymani ptasznicy: Józef Wachowicz i Piotr Chalewski (obaj zam. Tykocińska 12), po sprawdzeniu zostali zwolnieni, protokuły zaś przesłano do Starostwa grodzkiego Prasko-Warszawskiego. Energiczna postawa przod. 24-go komis., Stefana Checko, uchroniła inspektorów od planowanej dzikiej napaści kilkudziesięciu ptaszników, zamieszkałych przy ul. Tykocińskiej i Mokrej, którzy usiłowali stawiać czynny opór przy zwalnianiu więzionego ptactwa. Nic można również pominąć faktu zatrzymania chorego konia z dużemi ranami ropnemi, należącego do woziwody Walentego Mroza (Remiszewska 8). Konia opieczętowano w 24-tym komis., polecając skierować chore zwierzę do lecznicy.

Mieszkańcy okoliczni, oburzeni używaniem chorego konia do pracy, usiłowali zlinczować nieludzkiego woziwodę, czemu jednak policja w porę zapobiegła.

Z kraju

KIELCE

Otwarcie kieleckiej Izby Rzemieślniczej. W niedzielę w ratuszu kieleckim odbyła się uroczysta inauguracja nowo-obranej Izby Rzemieślniczej. Uroczystość rozpoczęła się nabożeństwem w kościele św. Krzyża, na którem byli członkowie Izby oraz przedstawiciele władz komunalnych i rządowych. Otwarcia Izby dokonał pan. wojewoda Dziadosz. Wybory dały wynik następujący: prezesem został p. Edward Balzer, wice-prezesem zaś p. Stan. Lorenc.

TARNOWSKIE GÓRY

Za obrazę państwa — więzienie. Majster szewcki, Ukrainiec, niejaki Mikołaj Naliwkin, mieszkaniec Szarleja, w Tarnowskich Górach publicznie dopuścił się zniewagi państwa polskiego. Sąd po przesłuchaniu 7. świadków skazał Naliwkina na 11 miesięcy więzienia.

Włamywacze przed sądem. W Tarnowskich Górach w tych dniach przed sądem stanęła banda włamywaczy w liczbie 15 osób. Banda ta na terenie gminy Tarnowskich Gór dokonała szeregu włamań. Herszt bandy, Antoni Pluszczyk, został skazany na 4 lata, a współoskarżeni otrzymali różne kary.

Sport

L. atletyka

NOWY REKORD WALASIEWICZÓWNY.

Wczoraj, w ramach eliminacyjnych zawodów lekkoatletycznych w Warszawie, rozegranych na stadjonie Wojska Polskiego, startowała Walasiewiczówna, atakując rekordy światowe na dystansach 100 i 200 mtr.

Próba pobicia rekordu na 100 mtr. udała się znakomicie. Najszybsza lekkoatletka świata pobiła swój własny rekord, ustanawiając wynikiem 11,7 sek. nowy maksymalny wynik światowy.

W biegu na 200 mtr. Walasiewiczówna uzyskała doskonały czas 24,5 sek., gorszy jednak od rekordu światowego.

Tenis

TŁOCZYŃSKI MISTRZEM POLSKI.

W niedzielę na centralnym korcie warszawskiej Legji odbyły się finałowe spotkania w międzynarodowych tenisowych mistrzostwach Polski.

Tytuły mistrzów zdobyli: w grze pojedyńczej panów — Tłoczyński, w grze pojedyńczej pań — Niemka Horn, w grze podwójnej panów — Austrjacy Artens i Metaxa, w grze mieszanej — para Horn — Artens.

Wynik poszczególnych spotkań:

Artens — Metaxa pokonali parę grecko - polską Staljos — Jerzy Stolarow 6:2, 6:2, 6:4.

Horn — Jędrzejowska 5:7, 6:3, 6:0.

Horn — Artens przeciwko Jędrzejowska — Tłoczyński 6:3, 6:4.

Tłoczyński — Hebda 6:2, 7:9, 6:4, 6:2.

Piłka nożna

POLSKA PRZEGRYWA Z JUGOSŁAWJĄ 1 : 4.

W Białogrodzie rozegrano międzypaństwowy mecz piłkarski Polska — Jugosławja o puhar Pana Prezydenta R. P. Mecz zakończył się przykrą porażką Polski w stosunku 1:4 (0:2).

W drużynie polskiej zawiódł przede wszystkiem atak. Od biedy wyróżnić można jedynie Wilimowskiego, reszta grała słabo. W pomocy nieźle grali Kotlarczyk i Ziżka, natomiast środkowy pomocnik Cebulak był najsłabszy na boisku. Obrona Bułanow — Martyna naogół stała na wysokości zadania. W bramce Keller uległ kontuzji już w drugiej minucie, zastąpił go zatem przez cały czas zawodów rezerwowy Frymarkiewicz.

Bohaterem spotkania był Sekulić, który sam zdobył 3 bramki dla Jugosławji. Jedyną bramkę dla Polaków zdobył Wilimowski w 9-ej minucie drugiej połowy. W 35-ej min. Martyna ma okazję do podwyższenia wyniku z karnego, ale okazję zmarnował.

Hippika

JEŹDŹCY POLSCY W RYDZE

7-me Międzynarodowe zawody hippiczne w Rydze zgromadziły wybitnych jeźdźców Polski, Łotwy, Estonji, Szwecji i Niemiec.

Pierwszy bieg o nagrodę Wojskowego Klubu Sportów Konnych zgromadził 48 koni. Pierwszą i trzecią nagrodę zdobył Łotysz por. Insberys, drugim był por. Francke (Szwecja). 4) Łotysz por. Broks, 5) mjr. Lewicki na Dunkasie.

Drugi konkurs o nagrodę miasta Rygi zgromadził 40 koni. Pierwsze miejsce po przejściu bez błędu. zajął Szwed por. Sachs, 2) Niemiec Holst, 3) kpt. Ruciński, 4) por. Gutowski, 5) mjr. Lewicki, 6, 7 i 8-me miejsce podzieli por. Komorowski na Owocu, Łotysz Karktins i Niemiec Holst.

Pływanie

NIEDZIELNE ZAWODY PŁYWACKIE O MISTRZOSTWA POLSKI

W niedzielę, na pływalni przy ul. Łazienkowskiej, w drugim dniu pływackich mistrzostw Polski, uzyskano wyniki następujące:

100 m. klasycznym pań o mistrzostwo: 1) Kandlówna (Hakoah) 1:38,6 sek., 2) Jarkuliszówna (Giszowiec) 1:39,3 sek., 3) Szczuraszkówna (Ostrów Wielkopol.) 1:47,1 sek.

200 m. klasycznym panów o mistrzostwo: 1) Szrajbman II (Legja) 3:05,2 sek., 2) Poliak (Hakoah) 3:07,6 sek., 3) Choina (Leg.) 3:09,5 sek.

Skoki panów z trampoliny o mistrzostwo: 1) Maerz, 2) Pietrzakowski.

200 mtr. stylem dowolnym międzynarodowy: 1) Szekely 2:24.7 s., 2) Wille 2:26 sek., 3) Mooi 2:28,2 sek. Czwarte miejsce w biegu, a pierwsze w klasyfikacji zawodników o mistrzostwo Polski, zajęli exaequo Karliczek i Szrajbman w czasie 2:31 sek.

Sztafeta 4 x 200 mtr. o mistrzostwo Polski: 1) EKS 10:41 sek., rekord polski, 2) AZS, 3) Legja 11:09 sek.

W punktacji po dwóch dniach mistrzostw prowadzi EKS — 120 pkt., 2) Legja 112 pkt., 3) AZS Warszawa 97 pkt., 4) Hakoah 83 pkt.

Puhar Pana Prezydenta za maksimum punktów w ciągu 5 lat mistrzostw zdobył definitywnie warszawski AZS.

RADJO

Poniedziałek, dn. 27 sierpnia

16.00 Koncert orkiestry reprezentacyjnej. 16.30 Muzyka taneczna (pł.). 17.00 Audycja dla dzieci: „Byliśmy na Baraniej górze“. 17.15 Koncert solistów. 18.00 Praca zawodowa a obowiązki domowe. 18.15 Kwintet g-moll (pł.). 18.45 Pogadanka. 18.55 „Życie kulturalne i artystyczne stolicy“. 19.00 Rozmaitości. 19.10 Program na dzień następny. 19.15 „W szybie górnośląskim“ (Tr. z Katowic). 19.40 Piosenki (pł.). 19.50 Wiadomości sportowe. 20.00 Myśli wybrane. 20.02 „W grobowcu Tut Ankh-Amuna“ (feljeton). 20.12 Muzyka lekka. 20.50 Dziennik wieczorny. 21.00 Capstrzyk Marynarki Woj. 21.02 „Skrzynka pocztowa rolnicza“. 21.12 Koncert popularny. 21.40 Recital fortepianowy Wiktora Łabuńskiego. 22.10 „Wybuch wojny — wspomnienia osobiste“ K. Irzykowskiego. 22.25 Muzyka taneczna z danc. „Oaza“. 23.00 Wiadomości meteorologiczne.

TRANSMISJE Z ZAWODÓW CHALLENGE'OWYCH

Po szeregu pogadanek i odczytów zaznajamiających z organizacją zawodów challengowych, a nadawanych przez radjo dla zorjentowania ogółu radjosłuchaczów w najrozmaitszych szczegółach technicznych, z któremi publiczność w czasie zawodów spotkać się miała, nadchodzi najbardziej emocjonujący moment — transmisyj ze światowej imprezy lotniczej, która odbywa się obecnie w Polsce. W dniu 28 sierpnia o godz. 11.50 nastąpi reportaż z uroczystego otwarcia turnieju lotniczego z portu lotniczego w Mokotowie.

Drugi fragment z zawodów transmitowany będzie o godz. 12.25 w obecności Pana Prezydenta. Dopełnieniem audycyj lotniczych w tym dniu będzie pogadanka o godz. 18.45 p. t. „Turniej lotniczy rozpoczęty” który wygłosi prezes Aeroklubu Rzplitej, ks. Janusz Radziwiłł.

SUKCESY POLSKIEJ MUZYKI RADJOWEJ W NIEMCZECH I SZWAJCARJI

Znana jest rola radja w szerzeniu muzycznej kultury polskiej zagranicą. Do całego szeregu sukcesów osiągniętych w tej dziedzinie dodać należy akt zwrócenia się przez radjofonję niemiecką z prośbą do Polskiego Radja o pozwolenie transmitowania koncertu chopinowskiego dnia 5 września w wykonaniu Bolesława Kona. Koncert ten będzie transmitowany przez radjo stację w Lipsku, Wrocławiu i Królewcu.

Ponieważ ustalony już program radjofonji niemieckiej, uniemożliwia transmisję tego koncertu na inne stacje niemieckie, w Berlinie nagrają cały koncert na płyty gramofonowe, z których odtworzony będzie dnia 6 września przez radjostacje w Monachjum, dnia 7 września zaś przez Berlin.

Równocześnie należy zaznaczyć, że transmitowany dnia 15-go sierpnia koncert polskiej kapeli ludowej do Szwajcarji wywołał tam wielkie zainteresowanie czego dowodem jest list kierownictwa Radjofonji Szwajcarskiej, w którym dziękuje ona Polskiemu Radju za wysoki poziom artystyczny koncertu i za troskliwość celem zapewnienia transmisji dobrego technicznego odbioru. Koncert ten Szwajcarja zapowiedziała obszernie w swym tygodniku radjowym dodając do artykułu kilka pięknych zdjęć z Polski.

13 ofiar
samochodowo-motocyklowo-rowerowych

W ciągu doby ubiegłej ofiarami orgij samochodowo - motocyklowych padło 6 osób. Są to: Józef Rubinsztajn (Siedlce), rybak (potłuczenie prawego podudzia), Feliks Kłos (Ludowa 6), robotnik (3 rany tłuczone głowy), Zygmunt Kosno (Skrzelewska 21), syn robotnika (4 rany tłuczono głowy i prawej nogi), Józef Orzeszek (Szpitalna 12), gazeciarz (potłuczenie prawego stawu skokowego), Aleksander Posobkiewicz (Suzina 33), kierowca (potłuczenie lewego kolana) i Wincenty Matusiak (Przyokopowa 26), przy dzieciach (rany tłuczone prawego podudzia i ręki). Wszystkich poszwankowanych opatrzyło Pogotowie, poczem Kłosa, Orzeszka i Matusiaka przewiozło do domu.

W ciągu doby ubiegłej ofiarami orgij rowerowych w różnych punktach miasta padło 7 osób. Są to: Ryszard Włodarczyk (Kopińska 1), uczeń (rany szarpane lewego uda), Gabryel Markewicz (6 Sierpnia 9), uczeń (rana tłuczona lewego łokcia), Rachmil Rutman (Krochmalna 57), przy rodzicach (potłuczenie lewego łokcia), Zdzisław Włodarczyk (Wiktorska 57), uczeń (złamanie obu kości lewego przedramienia), Pinkus Djament (Zamenhofa 34), syn handlarza (wybicie 2-ch zębów), Henryk Dobielewski (Lewiczyńska 25), robotnik (rana tłuczona lewego przedramienia) i Dwojra Tajblumowa (Muranowska 7), właścicielka sklepu (potłuczenie czoła i prawego oka). Wszystkich poszwankowanych opatrzyło Pogotowie, poczem Ryszarda Włodarczyka przewiozło do szpitala Dz. Jezus.

Krwawe zajście
na zabawie

Przy ul. Potockiej 1, odbywała się zabawa taneczna. Pod koniec zabawy wynikła sprzeczka, a następnie bójka o pewną damę do tańca. Jeden z pijanych uczestników rzucił się na kobietę. W obronie jej stanęło kilka osób. Wówczas poszły w ruch kastety, noże i laski. Nadbiegła policja XXVI komis. bójkę zlikwidowała, aresztując czterech awanturników. Są to: Wacław Sotomski, Eugenjusz Kawka, Stanisław Broszkiewicz i Eugenjusz Mączewski (wszyscy mieszkańcy Potoku).

Pogotowie opatrzyło 3 osoby, które stanęły w obronie napadniętej. Są to: Jan Małkowski, kontroler tramwajów miejskich, Józef Małkowski właściciel domu (obaj zam. Potocka 30) i Franciszek Kropielnicki (Gąbińska 16), robotnik. Ostatniego przewieziono do szpitala Dz. Jezus.

Challenge 1934

Jutro, 28 b. m., o godzinie 12 rozpoczynają się Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych, „Challenge 1934 r.“

Wspaniałemu zwycięstwu ś. p. kpt. Żwirki i ś. p. inż. Wigury w r. 1932 na RWD-6, zwycięstwu, które rozsławiło imię Polski w całym świecie cywilizowanym, zawdzięczamy ten wysoki zaszczyt, iż rozgrywki międzynarodowych zawodów turystycznych odbędą się na terenie Warszawy.

Niestety, zły los nie pozwolił obu orlętom polskim oglądać tej uroczystej chwili, gdy Polska, jako gospodarz, witać będzie u siebie zagranicznych gości, kwiat lotnictwa czterech państw Europy.

Z woli Bożej widocznie zginęli tragicznie ludzie, przetrwał owoc ich wyczynu — Challenge 1934 r. w Warszawie, a przykład ich bohaterskiego wysiłku stał się spuścizną przekazaną naszym lotnikom.

Pamięci obu młodych rycerzy podniebnych składamy wyrazy głębokiej czci i serdecznego żalu, że ich tu niema dziś wśród nas.

*

Czwarty już Challenge zrzędu emocjonuje niemal całą Europę. Kilkadziesiąt miljonów ludzi, którym lotnictwo ich kraju leży na sercu, przez szereg dni śledzić będzie z niepokojem i nadzieją przebieg rozgrywek konkursowych. Chodzi przecież o honor i ambicję czterech państw, które pragną zdobyć, odzyskać, bądź też utrzymać prymat w zakresie konstrukcji, techniki i pilotażu lotnictwa turystycznego.

Francja, właściwa inicjatorka Challenge'u od r. 1929, pod protektoratem FAI (Federation Aeronautique International) rozumowała słusznie, że nic nie może być silniejszym bodźcem do rozwoju światowego lotnictwa, jak emulacja i ta, co dwa lata odnawiająca się, rewja lotniczego dorobku państw stających do zawodów. Challenge, zrodzony z konkursu awjonetek w Paryżu w r. 1928, gdzie jeszcze brawura pilota w największej mierze decydowała o zwycięstwie, stał się z biegiem lat i postępem techniki lotniczej jedną z największych światowych imprez lotniczych, najpoważniejszym egzaminem rozwoju lotnictwa poszczególnych państw, potężnym atutem propagandy lotniczej, terenem współzawodnictwa, szkołą doświadczeń, probierzem materjału ludzkiego.

Rezultat bodajże przerósł jeszcze zamierzenia. Pod wpływem Challenge'ów tempo udoskonaleń technicznych stało się wręcz zawrotne. Stopniowo pilot zaczął schodzić na plan dalszy, a sprzęt wysunął się na czoło imprezy. Słusznie więc nazwano obecny Challenge „konkursem konstruktorów i przemysłu lotniczego“, „konkursem techniki“, w którym sprzęt decyduje o zwycięstwie, a pilot stał się jedynie użytkującym ten sprzęt, użytkującym go gorzej, lepiej lub po mistrzowsku. Jasnem jest, że z najdoskonalszej maszyny słaby pilot nie wydobędzie maksymalnej wartości i odwrotnie najlepszy pilot zdoła wygrać na maszynie tylko to, co ona dać może. W żadnym sporcie zawodnik nie jest do tego stopnia związany ze swym sprzętem sportowym, jak w lotnictwie, gdyż w żadnym tak dalece nie gra stawki własnego życia. Toteż rola jego w zawodach nigdy nie przestanie być poważną i odpowiedzialną.

W regulaminie obecnego Challenge'u nadewszystko zwraca uwagę ogromna przewaga punktacji na korzyść konstrukcji wyposażenia i wartości technicznych maszyn, kosztem wyczynu pilota.

Z biegiem lat i z wciąż rosnącemi wymaganiami regulaminów challenge'owych samolot turystyczny przekształcił się z prymitywu w komfortową limuzynę kilkomiejscową. Jednym z zasadniczych celów Challenge'u jest doprowadzenie drogą współzawodnictwa do tego, żeby samoloty turystyczne posiadały wszelkie możliwe dane dla światowej turystyki o charakterze sportowym. A więc dawały nietylko maksimum sprawności motorów, lecz wszechstronną wygodę kierowcy i pasażerom, swobodę w prowadzeniu maszyny w każdych warunkach atmosferycznych o każdej porze dnia i nocy, bez względu na zmęczenie pilota.

Challenge przyczynia się w olbrzymiej mierze do popularyzacji lotnictwa w kraju, w którym się toczą zawody, a w lotnictwo sportowe, zorganizowane w klubach udostępnia obywatelom możność szkolenia się i uprawiania lotnictwa. Przecież wiadomo, że dziś potęgą każdego państwa jest właśnie silne lotnictwo tak w zakresie sprzętu, jak i ilości oraz jakości fachowo wyrobionych obywateli - lotników. Silne poparcie okazywane lotnictwu sportowemu przez władze i społeczeństwo, to nie jest rzecz błaha, ani zbytek. Dorobek prób i doświadczeń challenge'owych daje się zastosowywać wogóle do lotnictwa, tak wojskowego jak i komunikacyjnego. Toteż rozwój lotnictwa turystycznego, którego kamieniami milowemi są Challenge'e, to nie jest tylko rozwój jednej gałęzi tego sportu, lecz rozwój całokształtu lotnictwa.

Jedynie na lotnictwie sportowem można eksperymentować.

Challenge'e wyrabiają konstruktorów. Budzą ambicje konstruktorskie. Najlepszych naszych konstruktorów lotniczych dał nam nasz sport lotniczy, a ich egzaminy na arenie światowej właśnie w postaci Challenge'u przyniosły nam korzyści konkretne, gdyż cały szereg państw, jak Czechosłowacja, Estonja, Łotwa, właśnie po zwycięstwie Żwirki zamówiło u nas maszyny.

Jak dalece rozwój techniki toczy się jak lawina, świadczy garść cyfr. W Challenge'u 1929 r. szybkość podróżna maszyn wynosiła zaledwie 143 km/godz. W r. 1930 już 175 km/godz., w 1932 r. — 200 km/godz., na rok bieżący ustalono granicę 210 km/godz., lecz spewnością będzie ta granica wielokrotnie przekroczona.

Lot okrężny w r. 1928 wynosił zaledwie 2000 km., a już w 1[illegible] — 6000 km., 1932 r. — 7.500 km., a w obecnym Challenge'u 9.539 km. Jeśli tak dalej pójdzie, to zapewne sczasem na Challenge'ach próbą lotu okrężnego stanie się lot dookoła świata.

Tegoroczny lot okrężny będzie wyczynem o pierwszorzędnem znaczeniu, tak ze względu na rozmiary trasy, jak i olbrzymią różnorodność przelatywanych terenów: góry, morza, bagna, olbrzymie różnice klimatyczne od północy Polski do północy Afryki. Wobec tego, że odbędzie się on niezależnie od pogody, stworzy to szereg poważnych trudności, możliwości mgły, huraganu, burz, gradów, niskich pułapów, wymagających ślepego lotu, a że pilot challenge'owy nie może zboczyć z trasy pod groźbą karnych punktów za niepunktualne stawiennictwo na lotniskach kontrolnych, tegoroczni challenge'owcy i maszyny, zdadzą tu egzamin wszechstronny.

Aeroklub Rzplitej miał pod przewodnictwem kierownika zawodów p. płk. B. Kwiecińskiego olbrzymie zadanie w zorganizowaniu tej imprezy lotniczej. Przygotowawcze prace wymagały dwuletnich wytężonych wysiłków wielu specjalistów, obejmując nietylko teren krajowy, lecz i etapy zagraniczne lotu okrężnego. Dziewięć państw jest bezpośrednio zainteresowanych w organizowaniu tego wyczynu lotniczego, który wymagał zmontowania 27 lotnisk etapowych, 7 punktów kontrolnych i który zatrudnia 4500 osób personelu kontroli sportowej i obsługi. Przewidywane jest zużycie 180.000 kg. paliwa, 10.000 kg. smaru. Przemysł lotniczy sześciu krajów bierze udział czynny w tym Challenge'u, na którym, według prowizorycznych obliczeń przelatane będzie łącznie przez wszystkie ekipy przeszło pół miljona kilometrów.

Zdajemy więc przed światem egzamin nietylko lotniczy, lecz i organizacyjny. Mamy nadzieję, że zdamy go celująco.

Organizacja Challenge'u pociągnęła za sobą ogromne koszty, przekraczające 300.000 zł. (oczywiście oprócz kosztu maszyn). Społeczeństwo swem stawiennictwem na zawodach winno dać nietylko świadectwo swego uświadomienia lotniczego i doceniania wagi i celowości tej imprezy oraz korzyści, płynących z niej dla kraju, lecz przyczyni się do zmniejszenia wyłożonych na ten cel kwot.

Pamiętajmy więc, że najbardziej rycerski turniej w przestworzach rozpoczyna się jutro o godzinie 12-ej na lotnisku Mokotowskiem.

Ocena własności technicznych
czyli t. zw. punktacja

Samoloty uczestniczące w zawodach powinny mieć następujące przeznaczenie:

„1. Wielka turystka o charakterze wybitnie sportowym i nawet wyczynowym we 2 osoby. Obaj członkowie załogi muszą mieć możność pilotażu i nawigacji, obaj muszą mieć dostateczną wygodę, żeby módz nawet przy bardzo wielkiem znużeniu, lub w bardzo niekorzystnych warunkach atmosferycznych z dostateczną pewnością prowadzić samolot“.

Większość punktów oceny własności technicznych związana jest z temi wymaganiami. Możność zwiększenia liczby siedzeń punktowana jest b. wysoko.

Uzyskać więc można punkty za:

1) Widoczność z miejsca pilota i pasażera do 50 pkt.;

2) Za urządzenia do zmiany w locie do 20 pkt.;

3) Za urządzenia do zmiany wyważania w locie do 20 pkt.;

4) Za przejrzyste rozmieszczenie instrumentow pokładowych do 15 pkt.;

5) Za konstrukcję metalową do 20 pkt.;

6) Za wygodę manewrowania wewnątrz kabiny i za wygodę urządzeń do 50 pkt.;

7) Za kabinę, jej wymiary i celowość rozmieszczenia siedzień do 30 pkt.;

8) Za możliwość i łatwość ratunku do 20 pkt.;

9) Za rozmieszczenie dwóch siedzeń obok siebie do 35 pkt.;

10) Za trzecie wygodne siedzenie przy zachowaniu wszystkich przepisowych warunków można otrzymać aż 100 pkt.;

11) Za czwarte wygodne siedzenie do 16 pkt.;

12) Za urządzenia zabezpieczające od ognia do 10 pkt.;

13) Za podwozie do 8 pkt.;

14) Za koło ogonowe, lub płozę nie niszczącą lotniska do 4 pkt.;

15) Za podwójne sterowanie do 8 pkt.;

16) Za nocne oświetlenia samolotu do 4 pkt.;;

17) Pozatem jury może jeszcze przyznać do 12 punktów za estetykę urządzeń kabiny, za zastosowanie szybek przeciwsłonecznych, lub kolorowych, nie męczących wzroku, za wycieraczki automatyczne do szkieł i t. p. Również za silniki są przewidywane punkty. Słowem łącznie można zyskać za konstrukcję i wyposażenie samolotu do 660 pkt. maksymalnie.

Punktacja minimalnej szybkości rozpoczyna się od 75 klm. na godzinę, z tem, że za każde ćwierć km. zmniejszonej szybkości zawodnik uzyskuje 1 punkt.

Punktowanie startu i lądowania zaczyna się od 250 mtr., przyczem za każde 5 mtr. skróconego startu uzyskuje się 4 pkt, a lądowania 6 pkt. Cały szereg maszyn startuje już dzisiaj około 100 metrów.

Montaż samolotu i demontaż punktowany jest poniżej 10 minut. Każda minuta daje 12 pkt.

Maksymalny rozruch silnika może dać 24 pkt.

Zużycie paliwa punktuje się poniżej 20 litrów na 100 km. każdy zaoszczędzony litr daje 10 pkt.

Punktacja za szybkość maksymalną zaczyna się od szybkości 210 klm. na godzinę, a każdy kilometr zwiększonej szybkości przynosi 1 punkt.

W locie okrężnym punktowane są dwie rzeczy: regularność lotu i szybkość. Każdy wyruszający pilot otrzymuje 160 pkt. za regularność lotu, z których strącane mu są punkty karne, o ile takowe zarobi. O ile nie otrzyma żadnego punktu karnego, zatrzymuje całe 160 punktów. Pozatem może zyskać punkty za szybkość, które doliczone będą do posiadanych punktów za regularność maximum 720 pkt. Tutaj istnieje granica, a mianowicie szybkość powyżej 210 klm. nie jest już punktowana. Czyli, że pilot, który zrobi powiedzmy 230 klm. na godzinę, otrzyma tyle, jakby robił tylko 210. Lecz ponieważ oblicza się średnią szybkość, nadwyżki uzupełniają niedobory. Najniższa szybkość jest 140 klm. na godzinę.

W tegorocznym Challenge'u wprowadzono charakterystyczną inowację. Dawniej istniało pewne maximum punktów w każdym wyczynie pilota, obecnie wyczynom nie stawia się granic, pomimo, iż teoretycznie regulamin ustala pewną granicę najlepszego wyniku. Jednak, o ile zawodnik osiągnie w danej próbie lepszy jeszcze wynik, niż jest przewidywany w regulaminie, i lepszy od pozostałych zawodników, to będzie za to wynagradzany dodatkowemi punktami.

Zdobycze techniki w bardzo szybkiem tempie zwiększają możliwości szybkości maksymalnej, natomiast zdobywanie kurczenia się cyfr szybkości minimalnej idą znacznie wolniej i zrozumiałe jest, że samolot, który, dzięki swemu ruchowi utrzymuje się w powietrzu, nie może dojść do ślimaczego tempa i istnieje pewna granica szybkości minimalnej, która będzie nieprzekraczalna.

Minimalna szybkość osiągnięta przez Żwirkę w ubiegłym Challenge'u 57 klm. na godzinę była świetnym wyczynem, więc nie należy spodziewać się znacznego zmniejszenia tej cyfry, gdyż 50 klm. na godzinę, to już byłby fenomenalny wyczyn. W ubiegłym Challenge'u stosunek szybkości maksymalnej do minimalnej był 1 do 3. Obecnie może uda się osiągnąć stosunek 1 do 5, lecz już 1 do 4 byłby dużą zdobyczą techniki. W pędzie możliwości są olbrzymie i nieprzewidziane, w zwolnieniu tempa — ograniczone. Należy o tem pamiętać, żeby nie wpaść w przesadę i nie stawiać lotnictwu wymagań nieziszczalnych.

Program
Międzynarodowych Zawodów Turystycznych
od 28.VIII — 16.IX 1934 r.

28.VIII.

Do godziny 12 przylot zawodników na lotnisko Mokotowskie.

Godz. 12. Podniesienie bandery i otwarcie Międzynarodowych Zawodów. Minister Komunikacji wygłosi przemówienie. Orkiestra odegra kolejno hymny: polski, niemiecki, francuski, włoski i czechosłowacki.

Godz. 13. P. Prezydent dokona przeglądu samolotów i przejdzie przed frontem załóg polskich i zagranicznych. Wtedy rozpocznie się część widowiskowa: pokazy samolotów, popisy akrobacji szybowcowej, niewidziane dotychczas w Warszawie. Wyholowany będzie przez RWD-8, pilotowany przez inż. Rzewnickiego pociąg powietrzny z 3 szybowców, pozatem, pod dowództwem mjr. Pawlikowskiego, odbędą się pokazy akrobacyj grupowych 7 samolotów myśliwskich typu „P. 7“.

Dzień otwarcia jest specjalnie ciekawy dla publiczności.

OD 28.VIII DO 31.VIII.

Trwać będą kolejne sprawdzenia wagi maszyn oraz ich wyposażenia, oraz ocena własności technicznych maszyn (lotnisko Mokotów).

OD 30.VIII DO 2.IX.

Odbędą się próby szybkości minimalnej (lotnisko Okęcie).

OD 2.IX do 4.IX.

Próby startu i lądowania (lotnisko Okęcie).

OD 31.VIII DO 1.IX.

Próby rozruchu silnika (Mokotów).

2 i 3.IX.

Próby składania i rozkładania maszyny (Mokotów).

5 i 6.IX.

Próby zużycia paliwa na podstawie dwukrotnego przelotu trasy trójkąta Warszawa (Mokotów) — Nowosolna — Głowaczów; łacznie 594 km.

7.IX.

Start do Lotu Okrężnego od godz. 5 do 8-ej (Mokotów). Lot Okrężny potrwa aż do dn. 14.IX.

14.IX i 15.IX.

Od godz. 12.30 (14.9) do godz. 20.30 (15.9). Lądowanie z Lotu Okrężnego (Mokotów).

16.IX.

Od godz. 14.30 do 18, próba szybkości maksymalnej, wyścig. Godz. 18.30: Ogłoszenie zwyciezcy i zamknięcie Zawodów.

Trasa lotu okrężnego



Lot okrężny, obejmujący trasę 9.500 km., rozpocznie się w piątek, dnia 7 września z lotniska Warszawa — Mokotów. Podajemy powyżej mapkę całego lotu, oraz kolejność lotnisk o obowiązującem lądowania i odległości (w km.) między niemi:

Warszawa (Mokotów) — Królewice: 281,5; Królewice — Berlin: 537,2; Berlin — Kolonja: 479,3; Kolonja — Bruksela: 173,9; Bruksela — Paryż: 280,5; Paryż — Bordeaux: 494,3; Bordeaux — Pau: 164,8; Pau — Madryt: 410,2; Madryt — Sewilla: 407,7, Sewilla — Tanger: 183,8; Tanger — Rabat: 204,3; Rabat — Casablanca: 98,0; Casablanca — Meknes: 201,9; Meknes — Sidi-bel-Abbes: 473,8; Sidi-bel-Abbes — Algier: 382,8; Algier—Biskra: 309,5; Biskra — Tunis: 466,1; Tunis — Palermo: 305,2; Palermo — Messyna: 197,2; Messyna—Nocera Terinese: 101,7; Nocera Terinese — Praja a Mare: 104,6; Praja a Mare — Neapol: 166,9; Neapol — Rzym: 191,2; Rzym — Castelfranco Veneto: 190,9; Castelfranco Veneto — Zagrzeb: 318,8; Zagrzeb — Wiedeń: 272,0; Wiedeń — Brno: 108,9; Brno — Praga: 186,0; Praga — Katowice: 321,2; Katowice — Lwów: 353,8; Lwów — Lida: 461,5; Lida — Wilno: 85,9; Wilno — Grodno: 151,0; Grodno — Warszawa: 241,7.

Powrót z lotu okrężnego nastąpi w dniu 14 i 15 września do godziny 20.30 na lotnisko Mokotowskie.

Podniebne amazonki

LONDYN, 27.8. Pod kierownictwem znanej z wielu śmiałych wyczynów lotniczych pilotki angielskiej, Mary Allan, został utworzony specjalny pomocniczy kobiecy oddział lotniczy. Narazie liczy on 30 osób. W razie wojny lotniczki zajęłyby stanowiska mężczyzn na samolotach cywilnych, a także stanęłyby do dyspozycji Czerwonego Krzyża, służąc pomocą w transportach rannych itp.

Jak widzimy, na całym świecie coraz więcej przygotowań... na wypadek wojny.

Challenge
w obrazach i słowie

We wtorek, 28.VIII, w dniu otwarcia Challenge'u, ukaże się na rynku księgarskim i w specjalnej okolicznościowej sprzedaży ulicznej sierpniowy numer „Skrzydlatej Polski“, organu Aeroklubów, miesięcznika, zajmującego się przedewszystkiem zagadnieniami, związanemi z lotnictwem sportowem i turystyką powietrzną. Numer ten jest wyłącznie poświęcony Challenge'owi. Wydany jest tak luksusowo, że trudno go już uważać za bieżący numer miesięcznika, stanowi on album pamiątkowy IV Międzynarodowych Zawodów Turystycznych.

Bogata i różnorodna treść, składająca się z artykułów najfachowszych znawców lotnictwa, wypełnia 60 stron druku. 80 pięknych ilustracyj podnosi artystyczną wartość tego wydawnictwa.

Challenge'owy numer „Skrzydlatej Polski“ zawiera artykuły oraz autografy ministrów i szefów lotnictwa państw, biorących udział w Challenge'u. Autografy szefów naszego lotnictwa. Niezmiernie ciekawe i oświetlające wszechstronnie zadania, cele i dorobki zawodów challenge'owych artykuły takich fachowców, jak kierownika Challenge'u ppłk. B. Kwiecińskiego, Gł. Komisarza inż. Kwaśniaka i dyrektora Warsztatów Doświadczalnych (skąd wyszły wszystkie nasze samoloty R. W. D.) — inż. Wędrychowskiego, oraz wielu innych.

Dalej cenny i pamiątkowy dokument, testament lotniczy ś. p. kpt. Żwirki z autografem, danym „Skrzydlatej Polsce“ w przeddzień tragicznej katastrofy w Cierliskach. Artykuł dwukrotnego zwycięzcy Challenge'u, asa niemieckiego lotnictwa, Fritza Morzika. Wielką mapę plastyczną trasy lotu okrężnego tegorocznych zawodów. Szereg opisów i fotomontaży maszyn i pilotów, zarówno zagranicznych, jak i krajowych, oraz kompletną i ostateczną listę zawodników.

Wspaniałe to wydawnictwo winno się znaleźć w rękach każdego obywatela.

Zawodnicy zagraniczni i krajowi

biorący udział w Challenge'u

Do tegorocznych Międzynarodowych Zawodów Lotniczo - Turystycznych stają ekipy 4 państw: Niemiec, Włoch, Czechosłowacji i Polski łącznie 37 pilotów. Każde z tych państw wydelegowało sam kwiat swego lotnictwa, toteż w dniu jutrzejszym będziemy mieli rewję światowych asów.

Ekipa niemiecka

Najliczniejsza i może najgroźniejsza jako współzawodnictwo jest ekipa niemiecka, złożona z 14 pilotów, na których czoło wysuwa się:

1) **FRITZ MORZIK.**

Jest to jeden z czołowych dziś pilotów Europy. Dwa razy z rzędu w latach 1929 i 1930 odniósł zwycięstwo na Challenge'u, a w r. 1932 zajął trzecie miejsce. Świetny lotnik o dużym zapasie doświadczenia, zawodniczej rutyny i brawury. Od szeregu już lat jest on instruktorem w szkole pilotów w Brunświku. Jest bardzo silnie typowany przez społeczeństwo niemieckie i wyższe sfery lotnicze na zwycięzcę. Pilotuje w tym roku samolot opatrzony Nr. konkursowym 11, typu B. F. 108 z silnikiem Hirth H. M. 8, towarzyszy mu p. W. Rebentisch. Chociaż zwycięstwo Żwirki na ostatnim Challenge'u było dla ekipy niemieckiej ciosem, gdyż trzecie z kolei zwycięstwo oddawało Niemcom na stałe puhar, zakończając tem zawody challengeowe, zarówno Morzik, jak i pozostali zawodnicy niemieccy zachowali się, jak prawdziwi gentlemani, okazując naszej zwycięskiej załodze pełną kurtuazji koleżeńskość, nie szczędząc słów uznania. Fakt ten zasługuje na podkreślenie, gdyż znamionuje wysokiej klasy sportowców.

2) **HANS SEIDEMANN.**

Jest to również jeden z najwyżej cenionych w Niemczech lotników. Popularnie nazywają go tam „pożeraczem kilometrów" (Kilometerfresser). W ostatnim Challenge'u 1932 r. był jednym z najsilniej typowanych zawodników. Jedynie dzięki słabemu stosunkowo lądowaniu zajął wtedy 8 miejsce. Obecnie Niemcy pokładają w nim również duże nadzieje. Leci na samolocie typu Kl. 36 z silnikiem Hirtha, z obserwatorem p. Dempewolfem. Nr. konkursowy 23.

3) **ROBERT LUSSER.**

Pilot wysokiej klasy, dawny Challenge'owiec. Zwycięzca konkursu awjonetek w Orly pod Paryżem w r. 1928, od którego właściwie wzięły początek zawody zwane Challengem. Leci obecnie na samolocie B. F. 108 z silnikiem Argus As 17 z obserwatorem p. Engelhardtem. Nr. konkursowy 12.

4) **WOLF HIRTH.**

Rodzony brat twórcy silników Hirtha. Znakomity, rutynowany pilot, znany zwłaszcza ze swych rekordów szybowcowych, lecz również pierwszorzędny pilot motorowy o czem świadczy 6, miejsce w ostatnim Challenge'u. Pilotuje samolot Fi 97 z silnikiem Hirtha, towarzyszy mu p. Illg. Nr. konkursowy 17.

5) **WILLI POLTE.**

Jeden z najbardziej zasłużonych pilotów komunikacyjnych. Dwukrotnie brał udział w Challenge'u, w r. 1930 bliski był zwycięstwa. Leci na samolocie Fi 97 z silnikiem Hirtha, towarzyszy mu p. Niemann. Nr. konkursowy 22.

6) **THEO OSTERKAMP**

Dowódca ekipy niemieckiej. Ceniony pilot, znany z dwukrotnego udziału w Challenge'u. Leci z nim p. Trebs' na samolocie Fi 97 z silnikiem Hirtha, opatrzony Nr. 18.

7) **Dr. GEORG PASEWALDT.**

Również po raz trzeci staje do Challenge'u, tym razem z p. Komraus na samolocie B. F. 108 z silnikiem Argus. Nr. konkursowy 15.

8) **WERNER JUNCK.**

Jeden z młodszych lotników ekipy, wybitnie zdolny, ma za sobą również udział w 2 Challenge'ach, pilotuje sam. Fi 97 z silnikiem Hirtha z Nr. 19.

Pozostałych 6 zawodników niemieckich pierwszy raz bierze udział w Challenge'u, są to:

9) **ROBERT UNTUCHT.**

Na B. F. 108 z silnikiem Hirtha Nr. 14.

10) **CARL FRANCKE.**

Na B. F. 108 z silnikiem Hirtha.

11) **EBERHARDT KRAFT.**

Wyróżniany w Niemczech spośród młodego narybku lotniczego. Na sam. Fi 97 z silnikiem Hirtha. Towarzyszy mu p. Goebel. Nr. konkursowy 21.

12) **ERNST KRUEGER.**

Na Kl. 36 z siln. Hirtha Nr. 24.

13) **RODIG HELMUT WASA.**

Na sam. Kl. 36 z siln. Argus.

Ekipa francuska

Ze względów technicznych ekipa francuska wycofała się z zawodów całkowicie.

Ekipa włoska

Ekipa ta konspiruje się wszech stronnie. Zgłosiła do zawodów jedynie konieczne minimum, t. j. typy samolotów i nazwiska pilotów, których jest 7.

1) **Inż. AMBROGIO COLOMBO**

Prowadzi ekipę włoską. Znany jest z udziału we wszystkich ważniejszych zawodach europejskich. W r. 1932 był poważnym konkurentem Żwirki, lecz musiał przerwać lot okrężny, gdyż na rozkaz gen. Balbo wszystkie samoloty włoskie typu Breda zostały wycofane z zawodów spowodu odłamywania się skrzydeł. Inż. Colombo ma lat 36, pilotuje obecnie samolot B. A. 42 z silnikiem Fiat A. 70. 8. Nr. konkursowy 43.

2) **PIERO DE ANGELI.**

Jest to wytrawny pilot, instruktor szkoły lotniczej, który lata już od r. 1922. Liczy 32 lata. Brał również udział w ostatnim Challenge'u, gdzie zdołał zyskać duże uznanie. Zdobył wiele pierwszych miejsc w meetingach włoskich i zagranicznych, jest bezsprzecznie jednym z najpoważniejszych konkurentów.

Pozostałych 5 zawodników znamy jedynie z nazwisk, nie jest nawet wiadomo, który z nich jaką pilotuje maszynę. Odnosi się wrażenie, że Włosi wysuwają tylko tych dwóch wyżej wymienionych lotników, jako możliwych zwycięzców, a pozostali zmierzają raczej do grupowej wysokiej klasyfikacji, gdyż bądź co bądź znalezienie się w grupie pierwszych 20 jest już chlubnem świadectwem wartości danej ekipy.

3) **Kpt. ARMANDO FRACOIS.**

Ma lat 29. Jest pilotem wojskowym od r. 1929.

4) **Kpt. GIOVANNI MELOTTI.**

Lat 29, pilot wojskowy od roku 1928.

5) **Kpt. DOMENICO LUDOVICO.**

Jest pilotem wojskowym od r. 1928. Ma lat 29.

6) **Kpt. UGO VICENZI.**

Pilot wojskowy od r. 1929. Liczy lat 28. Wraz z naszym por. Włodarkiewiczem są to najmłodsi uczestnicy zawodów.

7) **Kpt. CASTELLANI GORO.**

Również pilot wojskowy dopiero od bieżącego roku.

Nie ulega kwestji, że włoska ekipa jest najmłodszą ze wszystkich stających w tym roku do zawodów.

Ekipa czeska

Liczy 4 zawodników wśród nich 2 nazwiska mają już rozgłos światowy.

1) **JAN ANDERLE**

Prowadzi ekipę czeską.

Brał udział w ostatnim Challenge'u i znalazł się wśród 15 pierwszych zawodników. Lata od r. 1922. Ma lat 34. Początkowo był pilotem wojskowym, potem komunikacyjnym. Uważany jest za czołowego reprezentanta lotnictwa Republiki Czechosłowackiej. Obecnie jest szefem pilotów Zakładów Waltera i T-wa Praha. Staje do Zawodów na polskiej maszynie R. W. D. 9 z czeskim silnikiem Walter Bora. Towarzyszy mu p. Bina. Nr. konkursowy 54.

2) **KPT. JAN AMBRUS**

Doskonały pilot - akrobata. Brał udział w licznych zawodach turystycznych w kraju i zagranicą. Na światowym Konkursie Akrobacji w Paryżu miał jedno z pierwszych miejsc. Leci z p. Krizaneckim na czeskiej maszynie A. 200.2 za Nr. 52.

3) **KPT. PAWEŁ POCHOP**

Pilot wojskowy. Odznaczył się niejednokrotnie na zawodach krajowych. Na forum międzynarodowem ukazuje się pierwszy raz. Leci z nim znany fachowiec lotniczy świetny mechanik, Józef Kubicek również na RWD 9 z silnikiem Walter Bora. Nr. 53.

4) **KPT. WOJCIECH ZACEK**

Pilot wojskowy od 1928 r. Ma lat 34, leci z p. Bartosem na samolocie A. 2000. Nr. 51.

Ekipa polska

Składa się z 11 pilotów, w tem 5 wypróbowanych challengeowców, zaś nazwiska pozostałych 6-ciu znane są z różnorodnych meetingów i zawodów krajowych. Piloci ci zostali wybrani po bardzo szczegółowej eliminacji i szeregu prób, toteż sam fakt figurowania ich nazwisk w składzie Challenge'owej ekipy świadczy, że jest to śmietanka naszych pilotów turystycznych.

1) **TADEUSZ KARPIŃSKI**

Ppor. rezerwy lotnictwa, b. pilot wojskowy od r. 1920, liczy lat 33. Jest obecnie pilotem P. P. L. L. Lot, na których przeleciał już 760 km. Oprócz udziału w licznych zawodach krajowych dwukrotnie startował w polskich barwach na Challenge'ach w r. 1930 i 1932, gdzie po Żwirce okazał się najlepszym z zawodników polskich zajmując 7 miejsce w czasie prób technicznych, a 9 w klasyfikacji ostatecznej. Towarzyszy mu mechanik, p. Adam Gawęda. Pilotuje samolot RWD 9. „Dar Tytoniowców", ufundowany przez pracowników Monopolu Tytoniowego, sprzedawców i plantatorów tytoniu. Nr. konkursowy 74.

2) **JERZY BAJAN**

Pilot wojskowy od r. 1925 w randze kapitana, również w wieku 33 lat. Jeden z najświetniejszych akrobatów powietrznych. Brał udział w wielu zawodach krajowych i zagranicznych, zdobywając niejednokrotnie pierwsze miejsca. On jest inicjatorem i twórcą znanych myśliwskich „trójek Bajana"! Cieszy się ogromną popularnością. W Challenge'u brał udział w r. 1930 i w r. 1932, gdzie zajął 11 miejsce. Pasażerem jego jest mechanik Gustaw Pokrzywka, który leciał z nim również w r. 1932, to też załoga ta jest bardzo zgrana. Pilotuje sam. RWD 9 „Jan Śniadecki", dar obywateli województw krakowskiego i lubelskiego. Nr. konkursowy 71.

3) **PIOTR DUDZIŃSKI**

Pilot wojskowy od r. 1926, w randze kapitana, lat 35. Liczny udział w zawodach krajowych i zagranicznych. W r. ubiegłym w Locie Alpejskim miał duże szanse zwycięstwa, niestety katastrofa, z której ledwo wyszedł z życiem przeszkodziła mu dokończyć lotu. Brał udział w Challenge'u 1930 r. Leci z nim mechanik Eustachy Kołodziej. Pilotuje samolot PZL-26 „Pomorze", ufundowany przez obywateli województwa pomorskiego. Nr. konkursowy 61.

4) **IGNACY GEDGOWD**

Kapitan - pilot, lat 37. „Virtuti Militari" i „Polonia Restituta". Rutynowany pilot zdobywca wielu pierwszych miejsc w zawodach krajowych. Dwukrotny udział w Challenge'u 1930 i 1932 r., gdzie zajął 18 miejsce. Towarzyszem jego jest wytrawny mechanik Marjan Kmieć. Pilotuje samolot PZL - 26 „Piłsudczyk" fundacji korpusu Oficerskiego i Zw. Strzeleckiego. Nr. konkursowy 62.

5) **STANISŁAW PŁONCZYŃSKI**

Były pilot wojskowy już od 1922 r. Od dłuższego czasu pilot komunikacyjny PLL. Lot, gdzie przeleciał około 800.000 km. Brał udział w Challenge'u 1930 r., gdzie zajął najlepsze miejsce spośród Polaków, 19 w klasyfikacji ostatecznej. W Challenge'u 1932 nie mógł wziąć udziału, gdyż samolot jego w czasie prób ucierpiał tak dalece, że nie mógł stanąć do zawodów. Jako pilot komunikacyjny pilotował przeważnie samoloty, któremi władze lotnicze udawały się na pertraktacje zagraniczne. Znakomitemu lotnikowi towarzyszy mechanik Stanisław Zientek, który w Challenge'u 1932 leciał z Karpińskim. Prowadzi tym razem samolot RWD-9 „Bebewuer - Lot", ufundowany przez posłów i senatorów BBWR i pracowników PLL Lot. Nr. konkursowy 75.

Pozostali członkowie polskiej ekipy startują pierwszy raz w Challenge'u.

6) **SZCZEPAN GRZESZCZYK**

Inżynier. Pionier szybownictwa i konstruktor szybowcowy. Posiada szereg rekordów szybowniczych. Znakomity pilot motorowy pozatem, znany z szeregu zawodów krajowych, gdzie należał zawsze do grup czołowych. Zagranicą brał udział w zawodach szybowcowych w Niemczech. Liczy 33 lata. Towarzyszy mu p. Ładysław May z Aeroklubu Lwowskiego. Prowadzi samolot PZL-26 „Społem", zakupiony przez Związek Spółdzielni Spożywców i Zw. Rew. Spółdzielni Wojskowych. Nr. konkursowy 63.

7) **ANDRZEJ WŁODARKIEWICZ**

Porucznik - pilot, lat 28. Najmłodszy członek ekipy polskiej. Pilot od r. 1930. Towarzyszy mu p. Eugenjusz Przysiecki z Aeroklubu Warszawskiego. Leci na samolocie PZL-26 „Wielkopolska", ufundowanym przez Okręg Wojewódzki LOPP w Poznaniu. Nr. konkursowy 65.

8) **STEFAN FLORJANOWICZ**

Kapitan - pilot. Lat 36. Lotnik z powołania i z pasji do tego sportu. Były uczeń Akademji, artysta - plastyk, dziś świetny oficer, pilot wojskowy od r. 1921. Leci z mechanikiem Leonem Zamiarą. Pilotuje samolot RWD-9, „Ślązak", ufundowany przez okręg wojewódzki LOPP w Katowicach. Nr. konkursowy 73.

9) **SKRZYPIŃSKI HENRYK**

Pilot wojskowy od r. 1925 w randze kapitana, lat 34. Brał udział w szeregu zawodów krajowych i zagranicznych, uzyskując nieraz dobre miejsca. Towarzyszy mu mechanik Michał Lorenc na samolocie RWD-9 „Lotniczka" fundacji Komitetu Głównego LOPP i Komitetu Kobiecego Budowy Samolotu Challenge'owego. Początkowo na maszynie tej miała lecieć lotniczka. Nr. konkursowy 76.

10) **JAN BALCER**

Starszy sierżant - pilot, lat 32 W wojskach lotniczych już od r 1926. Jako mechanik towarzyszy mu Jan Kulesza. Pilotuje PZL-26 „Podoficer II" fundacji korpusu podoficerskiego. Nr. konkursowy 64.

11) **JAN BUCZYŃSKI**

Plutonowy - pilot. w wojskach lotniczych od r. 1927. Lat 32. Znakomity akrobata powietrzny. Jego wyczyny akrobatyczne w przestworzach wzbudzały zachwyt publiczności na ostatnim Meetingu w Warszawie, gdzie zdobył 2 miejsce w konkursie akrobacji. Towarzyszy mu por. Tadeusz Lewkowicz na samolocie RWD-9 „Podoficer I" również fundacji Korpusu Podoficerów. Nr. konkursowy 72.

Polska ekipa challenge'owa składa się właściwie z 13 załóg. Oprócz 11 pilotów, których nazwiska figurują na liście zgłoszeń, w skład ekipy wchodzą jeszcze dwaj piloci rezerwowi por. Stanisław Latwis z 1 pułku lotniczego i por. Kazimierz Kosiński z 2 pułku lotniczego.

*

Na tem kończy się skład ekipy polskiej, dobranej z niezwykłą starannością wśród najlepszych naszych lotników. Nie chcemy przesądzać powodzenia ani stawiać horoskopów, żeby nie „zapeszać" szczęścia, zwłaszcza że wiadomo iż niema bardziej przesądnych ludzi jak lotnicy. Wierzymy w nich — a to jest najważniejsze.

Pozatem pod godłem Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej leci 2 cudzoziemców na własnych maszynach.

1) **WALTER MACPHERSON**

Anglik, na samolocie Puss Moth z silnikiem Gipsy Major. Towarzyszy mu p. Reiss Peter Quentin. Nr. konkursowy 81.

2) **ERICH MEINDL**

Szwajcar, w charakterze obserwatora, gdyż samolot pilotuje p. **Wanneck Ness.** Lecą na samolocie Meinl A. VIII z silnikiem Siemens - Halske 14, a. Nr. konkursowy 82.

Podaliśmy listę wszystkich zawodników zgłoszonych w 4 ekipach. Musimy jednak zaznaczyć, że o ile nie wolno zmieniać zgłoszonych maszyn, to zgłaszającym przysługuje prawo zmiany pilotów do ostatniej chwili. Kilka drobnych zmian przewiduje się w ekipie niemieckiej i włoskiej. Nazwiska nie są jeszcze znane. Wyłączność no ogłoszenie definitywnej i nieodwołalnej listy zawodników na obecny Challenge otrzymał miesięcznik Aeroklubu Warszawskiego „Polska Skrzydlata" której Nr. poświęcony Challenge'owi ukaże się w dniu otwarcia zawodów.

Nagrody dla zawodników

Nagrodę przechodnią, którą zwycięzca wygrywa dla swego kraju na przeciąg lat 2, bo w takim odstępie czasu odbywają się Challenge'e, stanowi Puhar Challenge, wartości 20.000 franków francuskich, ufundowany przez Aero Club de France, z którego inicjatywy powstały Międzynarodowe zawody samolotów turystycznych, zwane Challenge'm. Puhar ten będzie ostatecznie przyznany temu państwu, którego ekipa zdobędzie go trzykrotnie.

Pozatem są jeszcze nagrody pieniężne regulaminowe, wypłacane z funduszów zawodów. Fundusz ten powstaje z opłat wnoszonych przez Aerokluby Narodowe za każdy zgłoszony do zawodów samolot:

1-a nagroda	100.000 fr. franc.
2-a „	44.000 fr. franc.
3-a „	21.500 fr. franc.
4-a „	10.500 fr. franc.
i 15 nagród po 6.265 fr. fr.	93.975 fr. franc.
Razem	269.975 fr. franc.

W tegorocznym Challenge'u rozdane jeszcze będą nagrody pozaregulaminowe. 9 nagród międzynarodowych i 5 nagród krajowych dla zawodników polskich.

MIĘDZYNARODOWE

1) Pana Prezydenta R. P. 2) P. Marszałka Piłsudskiego. 3) P. Ministra Spraw Zagranicznych. 4) P. Ministra Komunikacji. 5) Związku Miast Polskich. 6) P. prezydenta m. st. Warszawy. 7) Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. 8) Województwa Śląskiego. 9) Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych.

KRAJOWE

1) P. prezesa Rady Ministrów 2) P. ministra Krzysztofa Siedleckiego. 3) Ks. Janusza Radziwilla, prezesa Zarządu Głównego A. R. P. 4) Zarządu Głównego L. O. P. P. 5) Związku Kioskarzy w Poznaniu.

Wszystkim uczestnikom i osobom współpracującym rozdane będą medale pamiątkowe Challenge 1934 r. ofiarowane przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Rozmieszczenie publiczności

na lotnisku w Mokotowie

Wszelkie przygotowania na przyjęcie zagranicznych gości, oraz teren rozgrywek challenge'owych zarówno dla zawodników, jak i dla publiczności jest już wykończony do najdrobniejszych szczegółów. Lotnisko Mokotowskie częściowo przebudowano, przenosząc trybuny na odpowiedniejsze miejsca, ku wygodzie widzów. Wielki hangar Aeroklubu Warszawskiego zamieniony został na restaurację „Pod wesołym lotnikiem". Ma tam wieczorami przygrywać muzyka. Szereg hangarów rozebrano, bądź przeniesiono wraz z cywilnym portem lotniczym na Okęcie. Zrobiło się znacznie luźniej i zyskało się więcej przestrzeni dla publiczności. Bramy, wejścia, trybuny i dawny port lotniczy, gdzie rezyduje obecnie Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, jako organizator Challenge'u, udekorowano flagami lotniczemi, oraz państw, biorących udział w Challenge'u. Wyjątkowo gustowna dekoracja lotniska nadaje mu charakter uroczyście odświętny.

Obecnie lotnisko Mokotowskie z łatwością pomieści 100.000 widzów, którzy, sądząc z tempa sprzedawanych biletów, tłumnie pośpieszą na Wielkie Międzynarodowe Zawody Turystyczne. Lotnisko posiada teraz 7 trybun, oznaczonych literami A, B, C, D, E, F, G. Przed 4 pierwszemi ciągną się loże numerowane. Dwa placyki zarezerwowane są na parkowanie samochodów, trzy tereny dla miejsc stojących. Jeden od ul. Wawelskiej, drugi graniczący z polem wyścigowem trzeci od strony ul. Rakowieckiej. Zarówno ruch pieszy, jak kołowy będzie ściśle uregulowany. Od ul. Wawelskiej prowadzi 5 wejść; pozatem dwa wejścia do miejsc stojących od ul. Rakowieckiej. Dojazdy do lóż i trybun wyłącznie od ul. Wawelskiej; jest ich 3, nie należy więc się lękać nadmiernego stłoczenia. Pozostałe 2 wejścia od strony ul. Wawelskiej są tylko dla pieszych. Jedno od ul. Lekarskiej, drugie naprzeciwko ul. Jesionowej. Wejścia do miejsc stojących od ul. Rakowieckiej prowadzą przez ulicę Wiśniową, lecz będą otwarte tylko w dniu zakończenia zawodów, t. j. 16.IX.

Ceny biletów

W dniu otwarcia zawodów bilety będą kosztować: na miejsca stojące — 1 zł. 50 gr., dla członków L. O. P. P., szeregowych i młodzieży 50 gr.,; na trybuny „E", „F", „G" (po lewej stronie lotniska) po 3 zł., na pozostałe trybuny po 5 zł., do lóż — po 10 zł. Za parkowanie samochodów pobierana będzie opłata 3 zł.

Publiczność będzie wpuszczana na lotnisko w inne dni, mianowicie, podczas prób technicznych oraz podczas startu samolotów do lotu okrężnego, który odbędzie się dnia 7 września.

Bilety wejścia w te dni kosztować będą: 1 zł., ulgowe — 50 gr.

Dnia 16 września odbędzie się uroczyste zakończenie zawodów i emocjonujący wyścig szybkości. Bilety wejścia na lotnisko będą kosztować drożej, niż w dniu otwarcia, mianowicie miejsca stojące — 1 zł. 50 gr., ulgowe — 50 gr., trybuny „E", „F", „G" — 5 zł., pozostałe trybuny po 10 zł. i miejsca w loży po 15 zł.

Przedsprzedaż biletów na trybuny oraz do lóż odbywać się będzie w „Orbisie", bilety na miejsca stojące sprzedawane będą w dniu imprez w kasach, prowadzących na lotnisko. W przedsprzedaży można będzie nabyć abonament na cały czas zawodów.

Stałe karty wstępu z zarezerwowaniem miejsca w dn. 28.VIII i 16.IX kosztują: miejsca w loży 25 zł., na trybunach A, B, C, D 15 zł.

Samoloty biorące udział w Challenge'u

Szczegóły dotyczące maszyn startujących w tegorocznym Challenge'u do ostatniej chwili utrzymywane są przez wszystkie państwa biorące udział w zawodach w możliwie ścisłej tajemnicy. Nie powinno to dziwić nikogo, albowiem Challenge stają się coraz bardziej konkursem maszyn. Każde udoskonalenie może zyskać oddzielną punktację, niema więc celu zdradzać przed czasem tajników swych wynalazków i ulepszeń.

W prosie informacje są bardzo skąpe i nie wyczerpujące zagadnienia. Wszystkie samoloty uczestników Challenge'u robione były specjalnie na te zawody wszystkie mają ambicję, by być arcydziełami najnowocześniejszej techniki w sensie konstrukcji wyposażenia i komfortu, który jest warunkiem nieodzownym maszyny turystycznej. Które z państw okaże się arcymistrzem pokażą dopiero zawody.

Temi szczupłemi wiadomościami, które udało się nam zdobyć podzielimy się z naszymi Czytelnikami.

Wszystkie samoloty zgłoszone do tegorocznego Challenge'u są jednopłatowcami, przeważnie są to dolnopłaty. Wszystkie mają skrzydła zaopatrzone w urządzenia powiększające nośność skrzydeł przy małej szybkości maszyny. Koła podwozi są zaopatrzone w dęte opony, tak zwane balony. Kabiny wszystkich maszyn są kryte, wewnątrz zainstalowane komfortowo. Śmigła u wszystkich są metalowe.

Samoloty Niemców

Niemcy startują na 3 typach maszyn: Messerschmittach, Fieselerach i Klemmach.

1) MESSERSCHMITTY, BFW Me. 108.

Na Messerschmicie BFWM-23 z silnikiem Siemensa 70 MK, Morzik zwyciężył w r. 1929, na Challenge'u 1930 r. odniósł zwycięstwo również na Messerschmicie BFW-23 z silnikiem Argus 80/100 MK. Obecne samoloty, budowane na tegoroczne zawody, nie posiadają jakoby analogji z poprzednie mi typami, staje ich 5.

Są to samoloty 4 miejscowe, całkowicie z metalu, o chowanych podwoziach. Kabiny mają oszklone, boki i dach przezroczysty, siedzenia umieszczone po 2 obok siebie jedne za drugiemi, pozatem zaopatrzone są w bagażnik. Są dwusterowe.

3 z nich mają silniki Hirth HM 8 u. 240 KM, 8 cylindrowe z reduktorami obrotów, 2 zaś 6 cylindrowe silniki Argus As 17a, 220 KM., bez reduktorów.

W czasie prób osiągnęły jakoby szybkość maksymalną do 300 km/godz., a minimalną do 50 km/godz. O innych wyczynach nic nie jest wiadomo. Również w sprawie wyposażenia wewnętrznego szczegóły zachowane są w tajemnicy.

2) FIESELERY FI 97

Konstruktorem ich jest inż. Fiseler słynny pilot, zwany królem akrobacji powietrznej, który zwyciężył w tym roku na samolocie Tiger F. 2 w czasie konkursu akrobacji w Paryżu świetnego akrobatę francuskiego Detroyat.

Nowych Fieselerów staje w tych zawodach 5 sztuk. W zarysach ogólnych podobne są do prototypów. Tak jak nasze RWD mają konstrukcję mieszaną stalowo-drewnianą. Szkielet kadłuba z rur stalowych, krytych płótnem, skrzydła drewniane pokryte sklejką (dyktą) lotniczą. Stery z lekkiego metalu. Są to dolnopłaty, limuzyny kryte 4 osobowe, po 2 siedzenia obok siebie.

Charakterystyczną ich osobliwością są skrzydła o zmiennej powierzchni, którą pilot może w locie zmniejszać i powiększać. Ma to duże znaczenie dla osiągnięcia zmniejszonej szybkości minimalnej. 3 z nich mają silniki Hirtha, 2 silniki Argus.

3) KLEMMY KL 36

Również nowe maszyny z silnikami Hirtha. Dolnopłaty, limuzyny 4 miejscowe wyjątkowo obszerne i wygodne, rozplanowane tak udatnie, że mają idealne warunki widoczności. Kadłuby mają również z rur stalowych, krytych płótnem na szkielecie z lekkiego metalu, skrzydła drewniane pokryte sklejką. Zużycie paliwa dość duże około 26 litrów na 100 klm. Prawdopodobnie ich szybkość podróżna wyniesie 235 km/godz., maksymalna 255, minimalna 55 km. Lecz to są tylko przypuszczenia.

Samoloty Włochów

Najstaranniej konspiruje swe maszyny ekipa italska. Wiadomo jedynie, że są to nowe samoloty, skonstruowane na IV Challenge, że należą do typu samolotów Breda. Dwie PS 1, dwie B.A. 42 i dwie B.A 39 S. Cztery pierwsze mają nowy typ silników Fiat A 70 S, a dwie ostatnie silniki Colombo S 63. Silniki Fiat przeszły świeżo okres prób i podobno świetnie zdały egzamin. Reale Aeroclub d'Italia nie nadesłał fotografji swych samolotów. Wiadomo tylko, że są to limuzyny kilkomiejscowe, opracowane bardzo starannie. Po nieudanem uczestnictwie Włochów w ostatnim Challenge'u, gdzie Włosi mieli ogromne szanse zwycięstwa, lecz musieli wycofać wszystkie maszyny spowodu odpadania skrzydeł od samolotów, należy przypuścić, że tym razem dołożono wszelkich starań, żeby stworzyć najpierwszorzędniejszy sprzęt lotniczy.

Samoloty Czechosłowaków

Na cztery samoloty czeskiej ekipy dwa z nich to polskie RWD-9, których cechy i właściwości omówimy przy opisie samolotów polskiej ekipy. Jedynie silniki są czeskie Walter Bora, znane u nas dobrze, gdyż są one u nas od dawna w użyciu i nawet w tegorocznym Challenge'u kpt. Skrzypiński startuje na RWD-9 z silnikiem Walter Bora.

Pozostałe dwa to są samoloty typu Aéro A 200. zaopatrzone również w silniki Walter Bora. Są to wielomiejscowe limuzyny zamknięte, dopasowane do wszystkich wymagań regulaminu Challenge'u 1934 r.

Samoloty Polaków

PZL — 26

Ten nowy typ samolotu na Challenge 1934 r. dostarczony został przez Państwowe Zakłady Lotnicze. W odróżnieniu od czteromiejscowych RWD—9, jest 3-osobową limuzyną, o siedzeniach umieszczonych jedno za drugiem, w celu uzyskania najmniejszego przekroju poprzecznego kadłuba, a więc i najmniejszego oporu. Cały samolot jest całkowicie zrobiony z metalu za wyjątkiem tylnej części kadłuba, krytej płótnem. Skrzydła samolotu są również zaopatrzone w sloty, otwierane automatycznie po łuku koła skrzydeł. Prócz tego na tylnych krawędziach skrzydła posiada klapy (krokodyle), sterowane z kabiny przez pilota. Urządzenia te zwiększają siłę nośną, zmniejszają w razie potrzeby szybkość samolotu i pozwalają lądować pod ostrym kątem.

PZL—26 zaopatrzony jest w silnik amerykański Menasco — B6 — S — 3. mocy 265 KM. Specjalny rozrusznik umożliwia szybkie i bezpieczne zapuszczanie maszyny z miejsca pilota w kabinie. Samolot posiada dwa zbiorniki w skrzydłach, skąd pompa motoru dostarcza paliwa do 15-litrowego zbiornika, zasilającego silnik. Duża pojemność tego zbiornika zapewnia w razie zepsucia się dopływu benzyny jeszcze pół godziny lotu na wyszukanie dogodnego miejsca do lądowania. Zapas benzyny, wynoszący ogółem 180 litrów, wystarcza na 3 godziny lotu, czyli na przebycie 800 klm. bez lądowania.

Kadłub PZL—26 zrobiony jest z rur stalowych. Kabina całkowicie oszklona u góry i po bokach, zapewnia doskonałą widoczność tak dla pilota, jak i obydwu pasażerów. Dwoje drzwi zaopatrzone jest w mechanizm, wyrzucający je za jednem pociągnięciem rączki, co umożliwia w razie niebezpieczeństwa szybkie opuszczenie samolotu przez załogę. Koła podwozia zaopatrzone są w specjalne balony, posiadające hamulce. Dzięki temu samolot posiada krótki start i skrócony wybieg przy lądowaniu. Hamulec każdego koła działa oddzielnie. Konstrukcja skrzydeł jest kesonowa, całkowicie metalowa, wykonana z blachy falistej. Oryginalna ta konstrukcja zapewnia doskonałą sztywność skrzydła i zmniejsza ciężar.. Pokrycia skrzydeł są z blachy duralowej. Charakterystyczną cechą PZL — 26 są skrzydła składane. Specjalny mechanizm pozwala przez kilka obrotów wyłączyć sworznię zawieszenia. Wtedy skrzydła mogą być szybko i łatwo podwieszone przez dwóch ludzi pod kadłubem, w celu łatwiejszego transportu. PZL — 26 wykazał na próbach znakomite własności. Ma szybkość maksymalną około 300 klm., a minimalną o wiele poniżej 60 km Trudno orzec, który z tych 2 typów polskich maszyn należy postawić na pierwszym planie. Zwycięstwo jednak Żwirki na RWD6 stanowczo w opinji ogółu przeważyło sympatje na korzyść RWD. W każdym razie oba typy są ostatniem słowom techniki i nie przesądzając wyników zawodów, nie zawstydzimy się ich wobec cudzoziemskich znawców.

RWD—9

6 samolotów tego typu staje do tegorocznego Challenge'u z polskiemi silnikami Skoda GR 760 i 2 z silnikami czeskiemi Walter Bora.

Benjaminki naszych sławnych konstruktorów wykonane były specjalnie na Challenge 1934 r. w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych. Są one oczywiście dalszą ewolucją zwycięskiego RWD 6 z r. 1932, dostosowaną jednak do wymagań regulaminu tegorocznych zawodów, posiadają więc szereg zmian i ulepszeń konstrukcyjnych. Zewnętrznie robią wrażenie małych maszyn.

Regulamin tego Challenge'u zwiększył ciężar własny maszyny turystycznej z 480 do 560 kg., co pozwoliło wmontować w płatowiec mocniejszy silnik, oraz powiększyć liczbę siedzeń do 4, po 2 obok siebie. Czteromiejscowa limuzyna powietrzna jest najidealniejszą formą samolotu turystycznego, toteż regulamin ostatnich zawodów zachęca konstruktorów do budowania tego typu maszyn.

RWD 9 ma konstrukcję mieszaną, t. j. składającą się ze stali i drzewa. Kadłub zrobiony jest ze spawanych rur stalowych, wiązanych drutami stalowemi i krytv impregnowanem płótnem. Skrzydła zaś z drzewa o budowie normalnej. Tego rodzaju konstrukcja jest najodpowiedniejsza dla warunków przemysłu polskiego, bowiem posiadamy w kraju własny odpowiedni surowiec i budowa kalkuluje się nam najtaniej, remont zaś nie przedstawia trudności.

Samoloty te wyposażone są bądź w gwiaździsty dziewięciocylindrowy silnik „Walter Bora" o mocy 200 KM. z którym RWD — 9 rozwija z łatwością szybkość 240 klm. na godzinę, bądź też, w polskiej konstrukcji, również gwiaździsty dziewięciocylindrowy, silnik Skoda GR — 760 o mocy 250 KM., z którym lekko wyciąga 270 klm. na godzinę. Przeciętna więc szybkość 210 klm. w czasie lotu okrężnego dla naszych maszyn nie będzie przedstawiała trudności. Minimalna szybkość tych maszyn dochodzi oficjalnie do 60 klm., a nieoficjalnie nawet do 50 klm. Dla osiągnięcia najlepszej szybkości minimalnej i stworzenia krótkich startów i lądowań RWD — 9 posiada na przedniej krawędzi skrzydła specjalne urządzenia szczelinowe, t. zw. „sloty", polegające na tem, że przy małych szybkościach sprzodu skrzydła wysuwa się automatycznie wąziutkie skrzydełko. umożliwiające utrzymanie się samolotu w powietrzu, przy takich szybkościach, przy których normalnie samolot wpadłby w korkociąg wskutek utraty szybkości. Pozatem posiada RWD — 9 na końcu skrzydła dodatkowe urządzenia, zwane „interceptorami". ułatwiające pilotowanie.

Ponieważ przy końcu Challenge'u odbędzie się wyścig na przestrzeni 30 klm. jako próba maksymalnej szybkości, przeto cała sylweta samolotu została specjalnie aerodynamicznie opracowana, dla osiągnięcia jaknajmniejszego oporu, a więc zyskania największej szybkości. W tym celu silniki osłonięte są pierścieniami Townenda. a koła posiadają specjalne osłony z aluminjowej blachy.

Przód kadłuba samolotu zakończony jest płytą przeciwogniową, a w kabinie znajduje się automatyczna gaśnica. z której płyn gaszący tryska bezpośrednio do silnika i pod maskę. Kabina posiada dwoje drzwiczek sprzodu i jedne styłu. zaopatrzone w mechanizm do wyrzucania ich w razie konieczności skoku ze spadochronem. Cały sufit kabiny jest oszklony cellonem niepalnym. Z boku i przodu kabiny znajdują się okna. łatwo otwierane w razie potrzeby. Dla skrócenia startu i lądowania RWD — 9 posiada hamulce na kołach niezależne jedne od drugich, a podwozie zaopatrzone jest w amortyzatory. Rozrusznik Vieta pozwala szybko zapuścić motor od wewnątrz. Dwa zbiorniki benzyny, umieszczone w skrzydłach, oraz jeden w kadłubie za kabiną. umożliwiają przebywanie w powietrzu około 3 godzin. czyli, że z normalną ilością paliwa RWD — 9 może jednorazowo przebyć 650 km., a wobec tego, że samolot ten jest czteromiejscowy, można kosztem jednego miejsca wbudować dodatkowy zbiornik i zwiększyć zasięg do 2500 km. RWD — 9 wyposażony jest we wszystkie potrzebne przyrządy pokładowe, oraz specjalne przyrządy, ułatwiające latanie we mgle. Posiada pozatem podręczną apteczkę, komplety narzędzi do silnika i samolotu oraz poduszki nadymane powietrzem dla wygodnego siedzenia, jednem słowem, panuje tu nietylko wygoda lecz komfort, co winno być cechą samolotu turystycznego.

Koszt wykonania samolotu RWD — 9 wynosi 82 tysiące zł. Samoloty te zakupiono z funduszu otrzymanego ze zbiórki na Challenge. Zbiórka tą dała dotychczas 1.090.000 zł.

Francuzi wycofali się z zawodów

Niepowodzenie Czechów

Francuzi wycofali się definitywnie z jutrzejszego Challenge'u.

Od kilkunastu dni wiadomo już było, iż w przygotowaniach technicznych ekipy francuskiej zaszły nieprzewidziane trudności, opóźniające ostateczne próby, przed udaniem się ekipy na Challenge.

Kursowały uporczywe pogłoski, że Francuzi będą zmuszeni wycofać się z zawodów. Jednak do południa dnia wczorajszego Aeroklub Rzeczpl. Pol. nie otrzymał żadnego oficjalnego pisma w tej sprawie od Aéro Club de France. Liczono się z możliwością zmniejszenia się cyfry maszyn wchodzących w skład ekipy, spodziewając się 3 samolotów zamiast 7-miu.

Dopiero wieczorem w niedzielę nieodwołalne cofnięcie się Francuzów stało się faktem dokonanym. Oficjalne pismo wpłynęło do A. R. P.

Podobno fabryka płatowców „Caudron" spóźniła się z wykończeniem challenge'owych samolotów, pozatem maszyny te zaopatrzono w nieodpowiednie silniki, za ciężkie. Na rozkaz komisji technicznej zmieniono silniki na słabsze, lecz wówczas okazało się że maszyny francuskie nie wytrzymają konkurencji z samolotami innych państw, startującemi w zawodach i zapadła uchwała cofnięcia się od uczestnictwa w tegorocznym Challenge'u.

Francja będąc twórczynią zawodów challenge'owych dziwnie nie ma w nich szczęścia. Powiadają, że obecna abstynencja ma nietylko przyczyny natury technicznej.

NIEPOWODZENIA CZESKIE

Nieliczną ekipę czeską prześladuje pech. Z dwóch samolotów R. W. D. 9 z silnikami Walter Bora, które przybyły jeszcze w piątek do Warszawy, pilotowane. jedna przez p. Anderlego, druga przez p. Pochopa, w celu sprawdzenia maszyn na miejscu w fabryce, jedna, a mianowicie maszyna p. Pochopa została dziś rozbita w czasie prób startu.

P. Pochop wraz z mechanikiem J. Kubickim próbował startować z odległości 45 mtr. na bramkę wysokości 8 mtr. zaczepił skrzydłem o sznur przeciągnięty przez bramkę i samolot zwalił się na ziemię. Podwozie zostało zupełnie zdruzgotane, prawe skrzydło rozbite, silnik uszkodzony. Cudem kpt. Pochop wyszedł cało z tej katastrofy, odnosząc tylko szereg lekkich obrażeń. Samolot wzięto do fabryki, gdzie stwierdzono, że uszkodzenia są tak poważne, że niema mowy o ich naprawie przed zawodami. Wobec tego Aeroklub Czechosłowacji wycofał oficjalnie kpt. Pochopa z zawodów. Ekipa czechosłowacka zmniejszyła się do trzech samolotów.

Wczoraj lądował przymusowo w drodze do Warszawy samolot czechosłowacki „Aero 200", pilotowany przez kpt. Jana Ambruza z mech. Wacławem Krzyżaneckim. Lądowanie nastąpiło na skutek uszkodzenia zastrzałów w sterach.

Dowiadujemy się, że uszkodzenie samolotu kpt. Ambruza okazało się niegroźne i pilot wystartowawszy w dniu dzisiejszym, początkowo spod Siewierza, gdzie miało miejsce przymusowe lądowanie, do Katowic, wyruszył już w drogę do Warszawy, gdzie spodziewają się go lada chwila.

Samolot p. Ambruza będzie przejrzany i dokładnie skontrolowany w miejscowych warsztatach, lecz są wszelkie dane, że będzie mógł śmiało stanąć do zawodów.

Ułatwienie orjentacji

Dla łatwiejszego orjentowania się w poszczególnych samolotach należy pamiętać, że samoloty poszczególnych ekip, biorące udział w zawodach, będą pomalowane na jeden kolor, odmienny dla każdej ekipy.

Samoloty niemieckie będą szarosrebrne, francuskie niebieskie, włoskie czerwone, czechosłowackie zielone, polskie biało-czerwone.

Każdy z konkursowych samolotów będzie miał sprzodu kadłuba w kwadracie 50 cm. wymalowany swój numer konkursowy czarną farbą na jasnem tle, tak że będzie on widzialny z dużej odległości.

Samoloty ekipy niemieckiej mają numerację od 11 do 26, czyli że pierwsze cyfry ich maszyn są 1 i 2.

Samoloty włoskie od 41 do 46, czyli pierwsza cyfra 4.

Samoloty czeskie od 51 do 54, czyli pierwsza cyfra 5.

W ekipie polskiej samoloty PZL-26 mają numerację od 61 do 65, czyli pierwsze cyfry 6, a RWD-9 od 71 do 76, czyli pierwsze cyfry 7. Oba zagraniczne samoloty, lecące w barwach A. R. P. mają NNr. 81 i 82, czyli początkowe 8-ki. Zapamiętanie tych szczegółów pozwoli z łatwością rozpoznać nawet w locie, do jakiej ekipy należy dany samolot.

Polska—Francja

Lepsza brutalna otwartość, niż nieszczerość

PARYŻ, 27. 8. — Trzy poważne dzienniki francuskie: „Temps", „Journal des Debats" i „Echo de Paris" zajmują się nadal sprawami wzajemnego stosunku, między Polską a Francją.

„Echo de Paris" podtrzymuje mimo oficjalnych zaprzeczeń ze strony Polski swe twierdzenie o rokowaniach handlowych polsko-niemieckich i o istniejącej rzekomo tajnej klauzuli, dotyczącej aprowizacji Niemiec na wypadek wojny. Pismo stwierdza, że Polska nie może nie zaprzeczyć klauzuli, która jest tajna. Jednocześnie „Echo de Paris" uważa, że uczciwe stanowisko Polski będzie utrzymane wówczas, jeżeli zamiast niejasnej gry, oświadczy się wyraźnie za Niemcami i przeciw Francji lub też za Francją.

„Journal des Debats" w artykule wstępnym Bernusa zaznacza, że wiadomość podana przez „Echo de Paris" spotkała się w Polsce ledwie z flegmatycznem zaprzeczeniem, obowiązującem na teraz, a nic nie mówiącem na przyszłość. Bernus, omawiając obecną sytuację w stosunkach polsko - francuskich i polską politykę zagraniczną, ostrzega, że polityka dzisiejsza Polski, jeśli nie ulegnie zmianie, może Polskę w przyszłości drogo kosztować. Narazie jest ona robotą działającą na rzecz Niemiec, jest pracą, pomagającą Niemcom do rozbicia frontu sprzymierzeńców, co w chwili obecnej jest jednym z głównych celów polityki Trzeciej Rzeszy — Adolfa Hitlera.

Co do paktu wschodniego, Bernus uznaje, że Polska może i ma prawo zgłaszać swoje zastrzeżenia, nawet nie przystępować do niego, jeżeli uważa, że skomplikuje on sytuację w północno - wschodniej Europie, a praktycznie nie przyczyni się do zapewnienia pokoju.

„Temps" stwierdza. że między Polską a Francją ujawniły się obecnie głębokie różnice w poglądach nawet na najbardziej kapitalne zagadnienia. „Temps" oskarża politykę polską i zarzuca jej nieszczerość. Żąda on obnażenia, chociażby z brutalną otwartością, istotnych różnic i ostrzega. aby dzisiejsze stosunki między Polską a Niemcami nie były przygotowywaniem terenu dla zmiany frontu albo dla usprawiedliwienia zmiany w uczuciach Polski do Francji, gdyż w tym wypadku musiałoby się to odbić bardzo niekorzystnie na stosunkach między obu państwami.

Głos „Temps" ma duże znaczenie ze względu na charakter pisma, jako półoficjalnego organu francuskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Ponadto w szeregu pism francuskich spotykamy ostrą krytykę obecnego układu stosunków polsko - francuskich.

Wstrzymanie pociągu

Warszawa — Krynica

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie podaje do wiadomości, że ze względu na zbyt małą frekwencję podróżnych wstrzymuje się od dnia 29 sierpnia r. b. kursowanie poc. Nr. 11-B komunikacji Warszawa—Krynica, odchodzącego z dworca Warszawa Główna o g. 20 m. 42. Poc. N. 11-B po raz ostatni odejdzie z Warszawy Gł. 28 sierpnia, a powrotny poc. N. 12-B przybędzie z Krynicy 30 sierpnia.

Równocześnie od dnia 29 sierpnia w p. N. 11 odchodzącym z Warszawy Gł. o g. 20.35 i od dnia 31 sierpnia w poc. powrotnym N. 12 przychodzącym o g. 8.06 przywraca się bieg wagonów bezpośredniej komunikacji Warszawa—Krynica i Łódź—Krynica.

CHALLENGE 1934 r.

Notatki robić ołówkiem.

Nr. konkursowy	PILOCI	Wyposażenie	Próby techniczne					LOT OKRĘŻNY																																			Szybkość maksymalna	Ogółem ilość punktów
			Szybkość minimalna	Start i lądowanie	Montaż i demontaż	Rozruch silnika	Zużycie paliwa	Warszawa — Królewiec	K. — Berlin	B. — Kolonja	K. — Bruksella	B. — Paryż	P. — Bordeaux	B. — Pau	P. — Madryt	M. — Sewilla	S. — Tanger	T. — Rabat	R. — Casablanca	C. — Meknes	M. — Sidi Bel-Abbes	S. — Alger	A. — Biskra	B. — Tunis	T. — Palermo	P. — Messyna	M. — Nocera Terinese	N. — Praja a Mare	P. — Neapol	N. — Rzym	R. — Rimini	R. — Castelfranco Veneto	C. — Zagrzeb	Z. — Wiedeń	W. — Brno	B. — Praga	P. — Katowice	K. — Lwów	L. — Lida	L. — Wilno	W. — Grodno	G. — Warszawa		
	Niemcy																																											
11	MORZIK FRITZ																																											
12	LUSSER ROBERT																																											
14	UNTUCHT ROBERT																																											
15	Dr. PASEWALDT GEORG																																											
16	FRANKE CARL																																											
17	HIRTH WOLF																																											
18	OSTERKAMP THEO																																											
19	JUNCK WERNER																																											
21	EBERHARDT KRAFT																																											
22	POLTE WILLI																																											
23	SEIDEMANN HANS																																											
24	KRUEGER ERNST																																											
25	RODIG HELMUT-WASA																																											
26	TAMM REINHOLD																																											
	FRANCUZI WYCOFALI SIĘ Z ZAWODÓW																																											
	Włosi																																											
41																																												
42																																												
43	COLOMBO AMBROGIO																																											
44	de ANGELI PIERO																																											
45																																												
46																																												
	Czesi																																											
51	ZACEK VOJTECH																																											
52	AMBRUS JAN																																											
53	POCHOP PAVEL																																											
54	ANDERLE JAN																																											
	Polacy																																											
61	DUDZIŃSKI PIOTR																																											
62	GEDGOWD IGNACY																																											
63	GRZESZCZYK SZCZEPAN																																											
64	BALCER JAN																																											
65	WŁODARKIEWICZ ANDRZEJ																																											
71	BAJAN JERZY																																											
72	BUCZYŃSKI JAN																																											
73	FLORJANOWICZ STEFAN																																											
74	KARPIŃSKI TADEUSZ																																											
75	PŁONCZYŃSKI STANISŁAW																																											
76	SKRZYPIŃSKI HENRYK																																											
	Cudzoziemcy w barwach Polski																																											
81	MACPHERSON W. (Anglja)																																											
82	WANNECK NESS (Austrja)																																											

REDAKCJA: Warszawa, Nowy Świat 22. Telefony 6.66.99 (sekretarjat, dodatkowy red. naczelny); 6.66.62 (dział polityczny i ekonomiczny); 6.66.69 (dział miejski i liter.-art.); 6.66.59 (międzymiastowy). Sekretarz redakcji przyjmuje interesantów codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt w godz. 11—12.
ADMINISTRACJA: Warszawa, Zgoda 1. Telefony: Administracja i Zarząd 691-64. Prenumerata 691-66. Wydział ogłoszeń 691-56. Skrzynka pocztowa 745. Adres telegraficzny — A B C Warszawa. Konto P. K. O. Nr. 13550.
PRZEDSTAWICIELSTWA: Kalisz, Aleja Józefiny 11, tel. 209; Piotrków Trybunalski, Słowackiego 9, tel. 59; Włocławek, Cyganka 26, tel. 136.
PRENUMERATA: miejscowa (z odnoszeniem do domu) i zamiejscowa — zł. 4.50 miesięcznie. Konto czekowe P. K. O. Nr. 13550.

Redaktor odpowiedzialny: Józef Matuszczyk. Druk. Literacka S. z o. o., Warszawa, Nowy Świat 22, tel. 666-64. Wydawca: MAZOWIECKA SPÓŁKA WYDAWNICZA